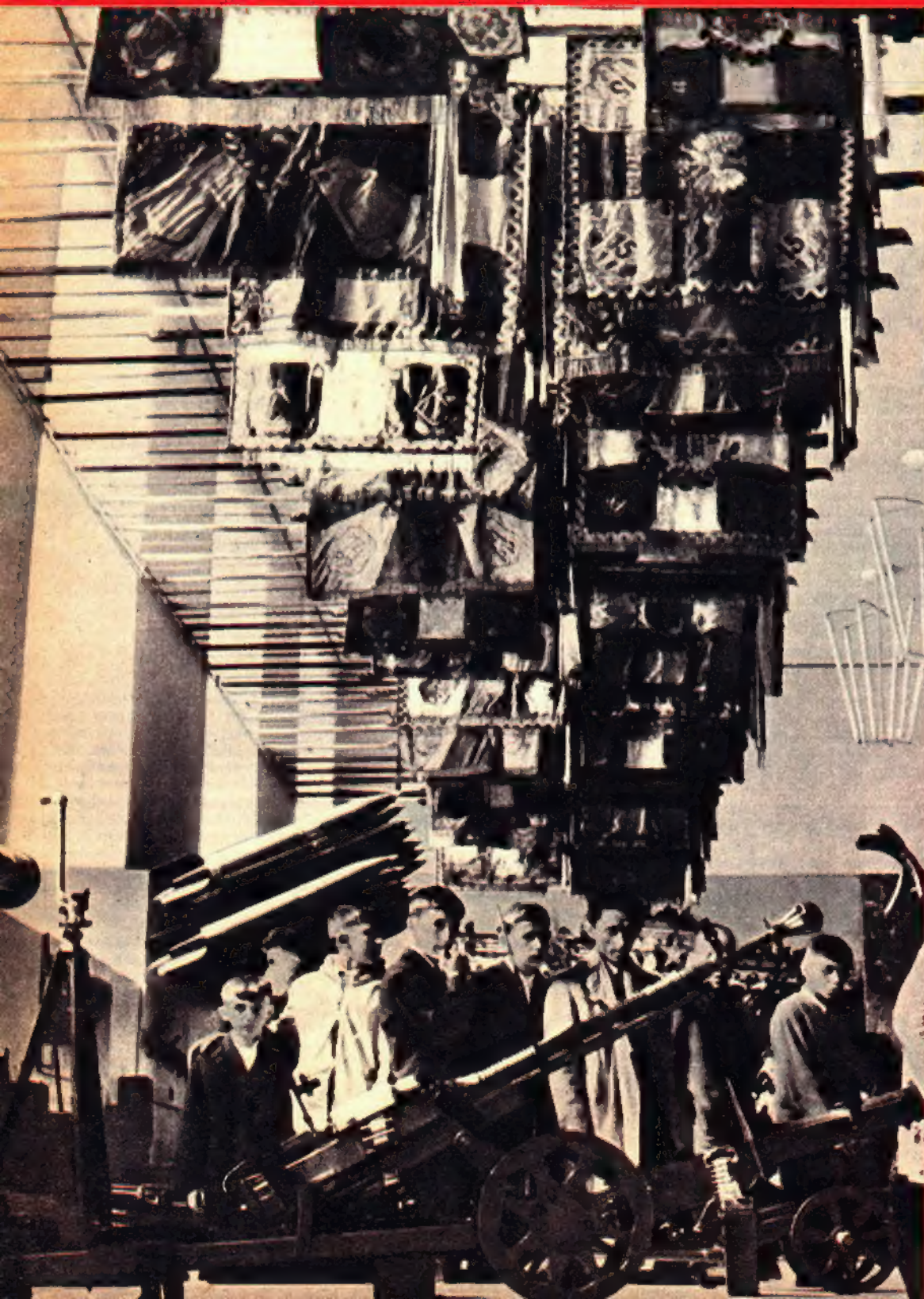




25-LECIE ZWYCIĘSTWA



SKRZYDLATA POLSKA

NR 19 (983) • 10. V. 1970 • ROK XXVI/XL • CENA 2 ZŁ

25 lat temu lotnicy polscy uczestniczyli w ostatecznym rozgromieniu niemieckiej armii faszystowskiej i likwidacji reżimu hitlerowskiego, wnosząc poważny wkład w zwycięstwo. Walcząc z wrogiem na wszystkich frontach II wojny światowej, od września 1939 r. do maja 1945 r., wykonali około 110 tysięcy lotów bojowych, stracili łącznie 1 503 samoloty, 190 bomb latających V-1 oraz zrzucili ponad 15 tysięcy ton bomb.

Żołnierze ludowego Wojska Polskiego byli jedynymi, którzy wraz z żołnierzami wyzwoleniczej Armii Radzieckiej szturmowali Berlin i załknęli tam, obok sztandaru radzieckiego, również sztandar polski.

Zwycięskie sztandary polskie są dziś świadectwem chwały oręzia polskiego w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie.

Na zdjęciach: Polskie naddźwiękowe samoloty myśliwskie MiG-21 w locie ćwiczebnym (z góry). Z lewej: Bojowe sztandary polskich pułków w sali Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie.

Zdjęcia: WAF

SKRZYDLATA POLSKA**TYGODNIK LOTNICZY
I ASTRONAUTYCZNY**

WYRÓŻNIENI: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia”, Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego”, Medalem PłHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaciół Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widoł 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów:

PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIĄNOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne - STANISŁAW KOFF, Redaktor techniczny - IRENA BAKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnia - 26 zł
Półrocznia - 52 zł
Rocznica - 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch”. Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 - Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, Warszawa, ul. Towarowa 26. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Warszawa, ul. Towarowa 26, tel. 20-46-58, konto PKO Nr 1-6-100024.

Exemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysoko-wym Prasy Archiwalnej „Ruch” - Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za załączeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² - 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

**PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO
ZA PODANIEM ŹRÓDŁA**

Rękopisów i ilustracji nie zamawianych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego” - Warszawa, ul. Międzianka 11. Zam. 3541 K-98

WYDAWCA**W K E**

**WYDAWNICTWA
KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI,**
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

Żołnierze ludowego Wojska Polskiego w Berlinie, przed Bramą Brandemburską. Maj 1945 roku.
Zdjęcie archiwalne

25 - LECIE ZWYCIĘSTWA

W operacji berlińskiej, która ostatecznie przypieczętowała rozgromienie Niemiec hitlerowskich, zaszczyt uczestniczenia przypadł także naszemu ludowemu wojsku, w tym również lotnictwu. Żołnierze polscy obok radzieckich byli jedynymi reprezentantami wojsk sojuszniczych, którzy szturmowali stolicę III Rzeszy i zatknęli tam swoje zwycięskie sztandary.

Polska była pierwszym krajem, który zbrojnie oparł się hitlerowskiemu planowi ujarznienia świata. Egzamin bohaterstwa i poświęcenia zdał również polski, wśród nich również lotnicy, którzy od pierwszego dnia agresji w 1939 r. podjęli nierówną walkę z wrogiem. Wojska niemieckie, w tym hitlerowska Luftwaffe, poniosła w Polsce duże straty, zamykające się liczbą 554 samolotów zniszczonych i uszkodzonych.

Okupowanie kraju nie było równoznaczne ze złożeniem broni przez naród polski. Przystąpił on w kraju do walki podziemnej. Ci natomiast żołnierze polscy, którzy przekroczyli granicę, rozpoczęli formowanie regularnych jednostek lądowych, powietrznych i morskich początkowo we Francji i Anglii, a następnie w Związku Radzieckim.

Zamiarem władz hitlerowskich było nie tylko zlikwidowanie Polski jako państwa, ale i fizyczne zniszczenie jego narodu. Ten ludobójczy plan przeprowadzano nie tylko systematycznie, ale z każdym dniem nasilano. Szalał terror, człowiek nie był pewien swego losu, ludzi pozbawiono wszelkich praw. Naród odpowiedział okupantowi zdecydowanym oporem. Chciał żyć i być wolnym. Nienawiść do okupanta hitlerowskiego i patriotyzm narodu polskiego stały się kamieniem węgielnym do tworzenia zorganizowanego ruchu oporu. Formowano oddziały zarówno w miastach i wsiach, tworzyły się i przystępowały do walki oddziały leśne. Powstawała wielka armia podziemia. W tej armii nie brakło oddziałów lotniczych, przygotowujących się do przejścia lotnisk i sprzętu.

Nasilała się w kraju działalność dywersyjno-wywiadowcza oddziałów spadochronowych ludowego Wojska Polskiego. Rozpracowano tajemnicę

broni V i przekazano ją do Anglii. Przyjmowano zrzuć sprzęt wojskowy. Lotnictwo polskie współpracowało z ruchem oporu nie tylko własnego kraju ale prawie całej Europy.

Według niepełnych danych Armia Ludowa w 1944 roku przeprowadziła 904 duże operacje wojskowe, w tym 120 bitew, w czasie których zginęło 20 tysięcy hitlerowców. Zniszczono 191 samolotów, 24 czołgi, wysadzono w powietrze 350 wojskowych transportów kolejowych.

Armia Ludowa uderzała w najczulsze, najbardziej niewralgiczne punkty systemu niemieckiej administracji i gospodarki na najbliższym zapleczu frontu. Armia ta mobilizowała do walki wszystkich, niezależnie od przynależności organizacyjnej, tworzyła załazek przyszłej kadry ludowego Wojska Polskiego, stała się siłą zbrojną walczącą o nową Polskę.

Polskie lotnictwo uczestniczyło we wszystkich rodzajach działań w minionej wojnie, w tym w wyzwoleniu Polski, atakowaniu i bombardowaniu Niemiec hitlerowskich z Berlinem włącznie, w osłonie wypraw bombowych, rozpoznawaniu celów strategicznych wroga, w walkach powietrznych, w zrzutach broni, amunicji i sprzętu medycznego.

Polscy myśliwcy w II wojnie światowej zestrzelili na pewno 999 samolotów hitlerowskich oraz 190 bomb latających, przy czym wraz z maszynami straconymi prawdopodobnie i uszkodzonymi bilans ten zamyka się liczbą 1503 samolotów. Nasi lotnicy bombowi zrzucili łącznie ponad 15 tysięcy ton bomb.

W okresie minionej wojny Polacy walczyli nieprzerwanie, najdłużej prowadzili walkę zarówno na froncie podziemnym w kraju, na zachodzie i wschodzie, a następnie współdziałali w wyzwoleniu kraju. Polski wkład w zwycięstwo liczył się w walce z Niemcami hitlerowskimi, miał rozmiary, jakimi nie może porównać do swoich możliwości poszczególny kraj. Bohaterem został cały Naród. Za zwycięstwo i odzyskanie wolności zapłacił On stratą 6 milionów obywateli.

Żołnierz polski wniósł w dzieło zwycięstwa nad Niemcami hitlerowskimi ogromny wkład o dużym znaczeniu dla przebiegu poszczególnych operacji na frontach II wojny

światowej. Walcząc u boku bratniej Armii Radzieckiej odniósł jedno z najpiękniejszych zwycięstw oręża polskiego. W kwietniu 1945 r. siły koalicji antyhitlerowskiej na wszystkich frontach Europy liczyły: Związek Radziecki - 450-500 dywizji; USA - 87 dywizji; Wielka Brytania - 15 dywizji; Polska - 14 dywizji, w tym trzy dywizje Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie; Francja - 10 dywizji. Byliśmy więc czwartą co do liczebności wojska siłą w walce z Niemcami hitlerowskimi.

W ostatnim roku wojny ludowe Siły Zbrojne Polski liczyły około 400 tysięcy żołnierzy. Z tego ponad połowa walczyła na froncie. Ich wyposażenie stanowiło m.in. 3100 dział i moździerzy, 500 czołgów i dział pancernych oraz 320 samolotów.

„My Polacy pamiętamy, - stwierdził w wywiadzie dla redakcji „Trybuny Ludu” i „Przyjaźni” prezes Zarządu Głównego ZBoWiD, zastępca członka Biura Politycznego i sekretarz KC PZPR Mieczysław Moczar - że Związek Radziecki w ciężkich dla niego chwilach postawił do naszej dyspozycji potężne środki materialne oraz wydzielił kadry składającą się przeważnie z Polaków, których ojcowie zostali niegdyś rozczłowieczeni przez losy historii w głąb carskiej Rosji. Pomoc ta pozwoliła stworzyć silne i nowoczesne uzbrojone jednostki Wojska Polskiego.

I właśnie Wojsku Polskiemu dane było wbić słupy graniczne na Odrze i Nysie - w imieniu wszystkich polskich żołnierzy, którzy szli do Polski na frontach całego świata; i tych ze wschodu i tych z zachodu spod Monte Casino, z Oceanu Lodowatego i z konwojów do Murmańska, i tym broniących Francji, Londynu i Tobruku. W imieniu ich wszystkich żołnierzy ludowego Wojska Polskiego wbił na Odrze i Nysie słupy graniczne i zatknął biało-czerwony sztandar na Bramie Brandemburskiej.”

„Okres lat 1939-45 sprawił, że wszystkie tak pozytywne cechy naszego narodu, jak patriotyzm, umiłowanie wolności, szlachetność, ofiarność - zajaśniały najwyższym blaskiem. Potrzeba, aby nasze młode pokolenie, w żadnej mierze nie zubożając tych wspaniałych cech naszego narodu, wzbogaciło je o nowe cechy, które jak dotychczas nie były naszą najmocniejszą stroną jak: gospodarność, systematyczność, dyscyplina, obowiązkowość, rzetelność w wykonywaniu codziennych obowiązków przez każdego i na każdym stanowisku.

Dzisiaj w przededniu 25 rocznicy zwycięstwa, wspominamy te wszystkie czyny, dokonania i zdarzenia, które legły kamieniem węgielnym u podstaw naszej nowej ludowej państwowości, wspominamy wszystkie te czyny, dokonania i zdarzenia, które na przestrzeni 25 lat istnienia tej państwowości złożyły się na dzisiejsze oblicze naszego narodu, jego pozycję na politycznej i gospodarczej mapie świata, na jego sukcesy w dziedzinie nauki, kultury i oświaty.

I jedne i drugie mają wspólny mianownik. Jest nim ideaowa i moralna siła tkwiąca w społeczno-politycznym programie partii, zarówno ta, która zawarta była w jej pierwszym programie ze stycznia 1942 r., jak i ta, która tkwi w jej ostatnim programie wypracowanym na V Zjeździe PZPR.”

Po dwudziestu pięciu latach zwycięstwa nad faszyzmem i podpisaniu bezwarunkowej kapitulacji, sytuacja międzynarodowa wymaga od państw socjalistycznych dalszej konsolidacji politycznej i umacniania potencjału militarnego. Możemy się czuć bezpiecznie w naszym kraju wtedy, kiedy wszyscy nasi sojusznicy są bezpieczni. (m)

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **AEROKLUB** Rybnickiego Okręgu Węglowego liczy sobie już 5 lat, 5 kwietnia odbyło się walne zgromadzenie tego aeroklubu, na które przybył prezes APRL gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło. Rok 1989 był dla klubu owocny: na samolotach wylatano 680 godzin, a spadochroniarze wykonali w ub. r. 867 skoków. W czasie obrad 5 zasłużonych działaczy Aeroklubu ROW odznaczono medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju”, a 16 przedstawicielom przedsiębiorstw górniczych wręczono dyplomy uznania ZG APRL.

● **ROZSTRZYgnięNI** konkurs o tematyce lotniczej i astronautycznej zorganizowany dla młodzieży szkół podstawowych i placówek kulturalno-oświatowych z województwa poznańskiego. Nadesłano 809 prac. Indywidualnie 1 miejsce przyznano M. Pancerz z Piły. Nagrodę zbiorową zdobyła Szkoła Podstawowa Nr 3 z Rawicza. Konkurs przygłowiło Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaniki Polskich w Poznaniu, a nagrody ufundowali m. in. Kuratorium, DWL i Aeroklub Poznański.

● **Z OKAZJI** 25-lecia Węgierskiej Republiki Ludowej w jednostce Wojsk Obrony Powietrznej Kraju odbyło się spotkanie kadry i żołnierzy służby zasadniczej z attaché wojskowym i lotniczym Ambasady WRL w Polsce — płk Gyula Feherem, który w swym wystąpieniu omówił osiągnięcia WRL w budownictwie socjalizmu oraz zapoznał uczestników spotkania z życiem i szkoleniem żołnierzy Węgierskiej Armii Ludowej. Podczas pobytu w jednostce płk Gyula Feher zwiedził salę historii oraz bazę szkoleniową, żywo interesując się problemami szkolenia i wychowania młodych lotników. (s)

● **PRZY** Okręgu Warszawskim Polskiego Związku Filatelistów powołano Klub Korespondentów i Publicystów Filatelistów „Publicysta” (adres: Warszawa 1, skrytka pocztowa 104). Zadaniem Klubu jest podjęcie działalności zmierzającej do popularyzacji filatelistyki w prasie, radio i telewizji za pośrednictwem kącików filatelistycznych lub innych publikacji o tej tematyce. Przewodniczącym jest Władysław Kraska.

● **WYDAWNICTWO** „Wiedza Powszechna” wydało w ramach znanej serii „Omaga” książkę autora angielskiego Oliver'a G. Sutton'a pt. „Opisanie przestworzy. Zarys teorii lotu” (tłum. R. Lewandowski). Tomik podwójny 160/171, stron 240, cena 20 zł. Popularnie ujęta synteza przedmiotu.

● **PRZEDSTAWICIEL** towarzystwa „Air France” w Polsce, Louis Mosole, spotkał się 27 kwietnia br. z członkami Klubu Publicystów Lotniczych SDP i poinformował ich o nowościach wprowadzonych na francuskich liniach lotniczych w 1979 r. Następnego dnia „Air France” przy współudziale towarzystwa SOPEXA, zorganizował w Pałacu w Jabłonnie „Podwieczorek galijjski”.

● **WICEPREZES** Aeroklubu PRL pil. Stanisław Skalski, przebywał w Białymstoku, gdzie spotkał się z młodzieżą Technikum Mechanicznego i Technikum Wodno-Melioracyjnego oraz z gronem aktywistów ZMS. Miejsce „Gazeta Białostocka” przeprowadziła przy okazji rozmowę ze sławnym pilotem.

● **ZARZĄD** Wojewódzki ZMS wspólnie z Aeroklubem Lubelskim przygotowuje w ramach akcji „Lato ZMS-79” letnie obozy szkoleniowe dla kandydatów na szybowców i spadochroniarzy. Tego rodzaju

ju obozy są w Lublinie co roku dobrą tradycją.

● **W JEDNEJ** ze szkół podstawowych, noszących imię Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, odbyła się uroczystość wręczenia szczerpów harcerskiemu tej szkoły sztabu organizacji ZHP oraz nadania mu imienia 1 Brygady Pancernej Bohaterów Westerplatte. W uroczystości wzięli udział przedstawiciele jednostki WOPK, Komitetu Rodzicielskiego, Kuratorium Szkolnego i Komendy Hufca ZHP. Młodzież złożyła uroczyste przyrzeczenie. W części artystycznej wystąpiły zespoły szkolne i żołnierski zespół amatorów. (s)

● **ODDZIAŁ** PUL Aeroklubu Wrocławskiego rozpoczął tegoroczną akcję wysiewania nawozów na polach w marcu. Samolotami obsiano już w województwie wrocławskim i zielonogórskim 5 tysięcy hektarów ziemi. Plan na 1979 r. przewiduje obsadzenie przez samoloty wrocławskiego PUL-u 80 tysięcy hektarów.

● **W DNIACH** 13-17 kwietnia br. przeprowadzono w Aeroklubie Jeleniogórskim odprawę szkoleniową kierowniczego personelu służby inżynierii lotniczej Aeroklubu PRL. Wzięli w niej udział szefowie technicznych aeroklubów regionalnych i ośrodków APRL. Naradzie przewodniczył Główny Inżynier Aeroklubu PRL mgr inż. E. Fajzo, a udział w niej wzięli także przedstawiciele Wojsk Lotniczych, ZLC oraz IKCSP. Celem odprawy było podsumowanie działalności służby inżynierii lotniczej za rok 1988, podniesienie kwalifikacji w zakresie: napraw i konserwacji sprzętu lotniczego, organizacji pracy oraz udzielanie wytycznych na rok 1979. W szerokim zakresie przedyskutowano zagadnienia związane z organizacją pracy służby technicznej, zapewnienie wysokiej sprawności technicznej sprzętu i wykorzystanie jego zgodności z aktualnymi założeniami. Zwrócono także uwagę na zagadnienia prawidłowej gospodarki i zapewnienie wysokiego współczynnika bezpieczeństwa lotania. W dyskusji zebrani postulowali szereg wniosków w zakresie zapewnienia technicznego i troski o użytkowany sprzęt. (BW)

● **W OŚRODKU** Szybowcowym Aeroklubu Grudziądzkiego w Łisich Kątach odbyły się w dniach 13-17 kwietnia br. egzaminy teoretyczne i praktyczne z techniki pilotażu kierowników i szefów wyszkolenia z wszystkich aeroklubów okręgu północnego.

● **W ZAKŁADACH** Naprawczych Taboru Kolejowego w Mińsku Mazowieckim powstało koło lotnicze Aeroklubu Warszawskiego im. Felagii Majewskiej. Skupia ono ponad 40 członków. Inicjatorem jego powstania był szybownik ze złotą odznaką; elektryk z działu Głównego Mechanika ZNTK — Tadeusz Skuza.

● **JAK** podaje „Wieczór Wrocławia”, Józef Borzacz, któremu swego czasu zdawałoby się motocyklowiec „Cirrus” (o czym uprzednio donosił) dokonał naprawy swego sprzętu i zamierza już w czerwcu br. wznieść loty na „Cirrusie”.

● **NA** ostatnim swoim zebraniu Zarząd Aeroklubu Warszawskiego zatwierdził listę kandydatów na podstawowe szkolenie samolotowe. Są wśród nich młodzi szybownicy: Józef Gradziński, Paweł Pawlak, Ryszard Szulakiewicz, Władysław Szaro i Andrzej Urbański. Ponadto na podstawowe szkolenie samolotowe zakwalifikowano wyróżniających się w pracy społecznej instruktorów szybowcowych, Bohdan Janczewski i Bogdan Szokowski.

WROCLAW. Ratusz z XIII — XVI wieku.
Zdjęcie:
Z. KAMYKOWSKI

POLSKA Z LOTU PTAKA

ŚWIĘTO TRANSPORTOWCÓW I DROGOWCÓW

CWIERC miliona drogowców, pracowników transportu samochodowego i lotniczego oraz zaplecza technicznego motoryzacji obchodziło 26 kwietnia br. tradycyjny Dzień Transportowców i Drogowców. Centralne uroczystości odbyły się 24 kwietnia br. we Wrocławiu.

W czasie akademii w imieniu kierownictwa partii i rządu serdecznie pozdrowienia dla wszystkich transportowców i drogowców przekazał wicepremier Marian Olewiński.

Następnie uczestnicy akademii wysłuchali referatu ministra Komunikacji Mirosława Jasińskiego, który m. in. ogłosił wyniki współzawodnictwa pracy za ubiegły rok. Sztandar Prezesa Rady Ministrów i CRZZ wręczono przedstawicielom wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS w Ka-

towicach oraz Przedsiębiorstwu Robót Drogowych w Krakowie.

Zebrani jednomyślnie uchwalili tekst listu do I sekretarza KC PZPR Władysława Gomułki.

W Sali Rycerskiej wrocławskiego ratusza najbardziej zasłużeni pracownicy tego działu gospodarki narodowej otrzymali wysokie odznaczenia przyznane im przez Radę Państwa. Odznaczenia wręczono także na akademiach lokalnych.

Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski otrzymali m. in.: mechanik lotniczy LOT-u Ignacy Gołyński, wicedyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego — Jerzy Rybarski i naczelnik portu lotniczego w Rzeszowie — Aleksander Cybowski. Srebrnym Krzyżem Zasługi odznaczony został kierownik Oddziału Załóg Lotniczych PLL LOT — Szczerpan Sidorczuk.

40-LECIE AEROKLUBU ŁÓDZKIEGO

W sali Garnizonowego Klubu Oficerskiego w Łodzi odbyła się 26 kwietnia br. uroczystość 40-lecia Aeroklubu Łódzkiego. Po zaproszeniu i powitaniu przybyłych przedstawicieli władz miejscowych i Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, referat okolicznościowy wygłosił poseł na Sejm PRL i prezes AL, Edward Wróblewski. Z kolei sekretarz Łódzkiego Przedzium Frontu Jedności Narodu, Bolesław Wesołowski wręczył ufundowany przez społeczeństwo Łódzkie sztandar na ręce prezesa AL, który z kolei przekazał go pocztowi sztandarowemu.

Następnie zabrał głos prezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło, który między innymi powiedział: „Aeroklub Łódzki dobrze zasłużył się Ojczyźnie, wykonał te wszystkie zadania, które postawiła przed nim Ojczyzna na polu szkolenia, walki i odbudowy”. Wystąpienie prezesa ZG APRL napełniało długimi oklaskami.

Crześ oficjalna uroczystość zakończyła dekoracja zasłużonych działaczy lotnictwa sportowego. Krzyż Zasługi otrzymali: srebro — Mirosław Niedźwiedzki i Witold Kalita, brązowy — Juliusz Kozłowski, brązowe medale „Za Zasługi dla Obronności Kraju” — Karol Głowacki, Włodzisław Papuzan, Paweł Spółkowski, Zygmunt Sroczyski, Henryk Szatowski; odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego — Włodzisław Bredziński, Ryszard Szulc, Seweryn Wośki; medale „40-lecia Polskiego Lotnictwa Sportowego” —

Wojciech Matz i Jerzy Wośki; odznaczenia ZMS im. Janka Kraskiego — Karol Głowacki, Stanisław Mucha, Józef Pieczewski, Bogdan Smid, Józef Wośki i Krzysztof Zygmunt; dyplomy ZG APRL — Stanisław Pawlik, Mirosław Niedźwiedzki, Karol Głowacki, Witold Kalita, Stanisław Konopka, Eugeniusz Olesienko, Bogdan Smid. Ponadto wręczono puchary za czołowe miejsca w zawodach szybowcowych; otrzymali je Józef Pieczewski, Jacek Ławandowski i Lech Przybylski.

W czasie uroczystości delegacja Aeroklubu Łódzkiego złożyła wianki kwiatów pod pomnikami: na terenie lotniska i miasta.

W części artystycznej zaprezentowano zebrany zespół film fabularny „Bitwa o Analię”.

Po projekcji filmu Zarząd Aeroklubu Łódzkiego podsumował swych członków i zaproszonych gości tradycyjną lampką wina. (m)

OPOLSKI RAJD PILOTÓW I DIENNIKARZY

DLA uczczenia 25 rocznicy rozgromienia fałszyzmu oraz ćwierćwiecza powrotu Ziemi Zachodnich i Północnych do Macierzy rozegrano II Opolskie Zawody Pilotów i Dziennikarzy. Zawody były jednocześnie eliminacją pilotów w randze Okręgowych Zawodów Samolotowych Rajdowo-Nawigacyjnych (III liga).

Impreza, rozegrana w okresie 23-26 kwietnia br. w Opolu, zorganizowana została przez Aeroklub Opolski i Oddział Opolski Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich przy wydatnej pomocy wojewódzkich władz partyjnych i państwowych, także organizacji młodzieżowych i społecznych, instytucji i zakładów pracy.

W zawodach startowało 18 załóg z Opola, Wrocławia i Jeleniej Góry, w tym 16 załóg z dziennikarzami na pokładzie. Rozegrano trzy konkurencje nawigacyjne według regulaminu III ligi.

W klasyfikacji zawodów okręgowych zwyciężyli: pil. Jan Kuśnierz — nawig. Stanisław Pasternak (Wrocław) — 3 122 pkt przed załogami opolskimi w składzie Ryszard Rutkowski — Andrzej Mach — 3 068 pkt i Jerzy Przytątko — Bogumił Olszewski — 3 063 pkt. Najlepszym pilotem II Opolskich Zawodów Pilotów i Dziennikarzy został Ryszard Rutkowski przed Jerzym Przytątką i Tadeuszem Semlą (wszyscy z Opola).

Na klasyfikację dziennikarzy składały się punkty zdobyte za trzy prace na tematy: 1. 25-lecie powrotu Ziemi Zachodnich do Macierzy (opublikowana do dnia rozpoczęcia imprezy); 2. Na szlaku walk o wyzwolenie Opolszczyzny; 3. Z lotu ptaka (relacja z zawodów). Najwyższą ocenę za swe prace uzyskał red. Bogumił Olszewski z „Trybuny Opolskiej” (3 454 pkt). Kolejne noty uzyskali: red. Zbigniew Hrapkiewicz z Rozgłośni Polskiego Radia w Opolu (3 243 pkt) i red. Andrzej Mach z „Trybuny Opolskiej” (3 187 pkt).

Łączna klasyfikacja II Opolskich Zawodów Pilotów i Dziennikarzy przedstawia się następująco: 1. Jerzy Przytątko (Opole) — Bogumił Olszewski („Trybuna Opolska”) — 6 517 pkt; 2. Ryszard Rutkowski (Opole) — Andrzej Mach („Trybuna Opolska”) — 6 255 pkt; 3. Włodzisław Poleszczuk (Opole) — Zbigniew Hrapkiewicz (PR Opole) — 5 825 pkt; 4. Władysław Malina (Wrocław) — Mirosław Stankiewicz (Klub Związków Twórczych Opole) — 5 614 pkt; 5. Jerzy Krzywda (Opole) — Edward Drosik (PR Opole) — 5 518 pkt.

Obszerniej o zawodach napiszemy w jednym z najbliższych numerów. (k)



POMNIKI LOTNICZEJ SŁAWY

Tekst: ADAM JONCA

Zdjęcia: ANDRZEJ ZIĘBA (7)

I STANISŁAW IWAN (1)

Jadąc tramwajem Alejami Jerozolimskimi w kierunku prawobrzeżnej dzielnicy Warszawy, Pragi, mijamy kompleks potężnych gmachów — to Muzeum Narodowe i, usytuowane na wistanej skarpie, Muzeum Wojska Polskiego.

Wielkie szare budynki Muzeum Wojska Polskiego kryją w swym wnętrzu z piętyzmem konserwowaną broń, mundury, standardy.

Ekspozycja poświęcona lotnictwu jest nad podział obfita. Zwiedzający znajdzie w Muzeum modele słynnych polskich samolotów (m. in. zwracają uwagę dobrze wykonane modele P-11 i „Łoś”), wiele dokumentów, lotnicze mundury i standardy, broń pokładową. Na obfitym dziedzińcu, pośród czołgów, dział, torped i min, stoi osiem samolotów — pomników. Jest tam: Jakowlew Jak-3 pierwszego pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa”, Polikarpow Po-2 drugiego pułku nocnych bombowców „Kraków”, Iłuszyn Il-2 trzeciego pułku lotnictwa szturmowego, Petliakow Pe-3 pierwszej Dywizji Lotnictwa Bombowego i 1 Mieszanego Korpusu Lotniczego, Iłuszyn Il-10, Tupolew Tu-2, Jakowlew Jak-33 i LIM-1. Te osiem maszyn to HISTORIA LUBOWEGO LOTNICTWA.

W kącie dziedzińca, między budynkiem Muzeum i zabudowaniami gospodarczymi, stoi niepozorny dwupłatowiec. Obejrzajcie kryty płótnem kadłub, małe cylindry głazowego slynika. Warto — dla tych kilku chwil zadumy nad drogą, jaką przeszło nasze lotnictwo od 100-konnego „kukuruźnika” do wielu ton cięgu nowoczesnego samolotu bojowego.



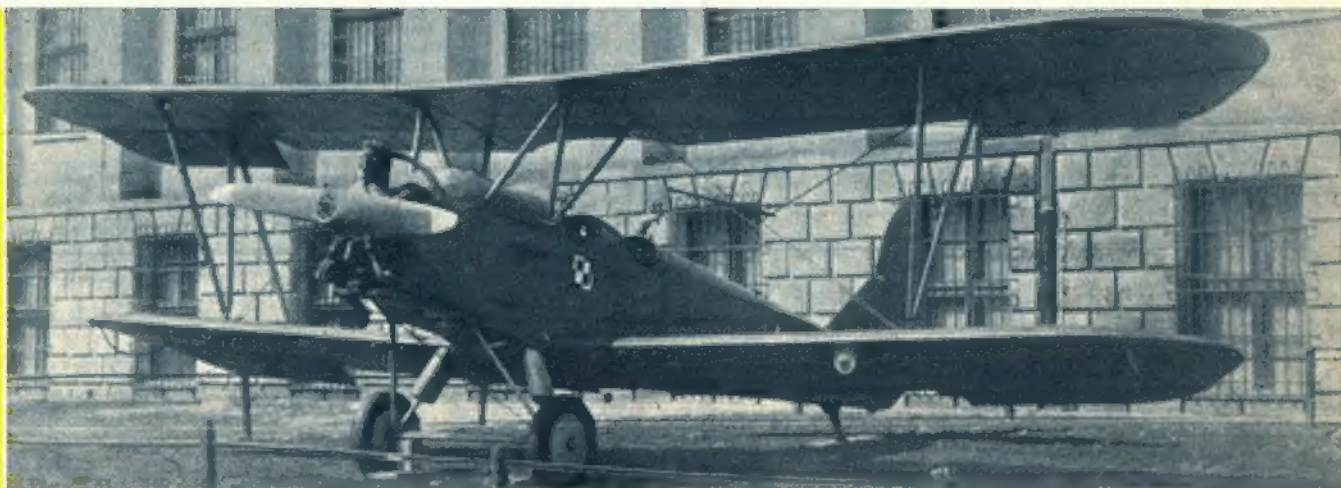
Polikarpow Po-2

Samolot Po-2 (zdjęcie z prawej) skonstruowano w 1929 roku jako samolot ćwiczebny (stał często używana lina nazwa — U-2). Był to dwupłatowiec samolot o konstrukcji drewnianej, kryty płótnem.

W czasie wojny znalazł wielorakie zastosowanie — używany był jako samolot łącznikowy, sanitarny i jako lekki bombowiec nocny. W tej ostatniej wersji uzbrajany był w karabin maszynowy typu Szkas kalibru 7,62 mm, z zapasem 88 sztuk amunicji i 100 kg bomb.

Petliakow Pe-2

Petliakow Pe-2, zwany popularnie „peszka” (zdjęcie z prawej), był metalowym dolnopłatem przystosowanym do bombardowania z lotu nurkowego i poziomego. Samolot uzbrojony był w trzy karabiny maszynowe typu UB, kalibru 12,7 mm (jeden w skrzydle, dwa ruchome), dwa karabiny maszynowe typu Szkas, kalibru 7,62 mm (jeden w skrzydle, jeden przedni). Na dziesięciu wyrzutnikach (cztery pod skrzydłami, sześć w komorach bombowych) można było załadować do 1100 kg bomb.





Jakowlew Jak-9

Samolot myśliwski Jakowlew Jak-9 (zdjęcie z lewej) był jednomiejscowym myśliwcem w układzie dolnopłata. Uzbrojony był w jedno działko typu Szwak kalibru 20 mm lub działko typu Nudelmann-Suranow NS-37 kalibru 37 mm, strzelające przez wydłużony wał reduktora oraz jeden karabin maszynowy typu UBS kalibru 12,7 mm umieszczony nad silnikiem.



Tupolew Tu-2 (powyżej)

Samoloty Tupolew Tu-2 były ostatnimi w polskim lotnictwie samolotami bombowymi z silnikami tłokowymi. Używano ich w latach pięćdziesiątych, po czym zastąpiły je nowocześniejsze, odrzutowe Il-28.

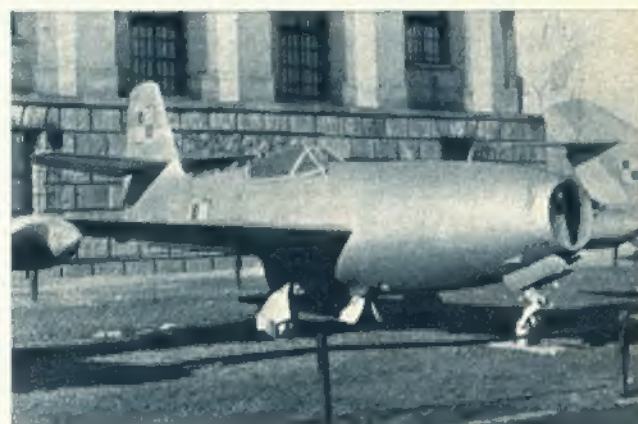
Jakowlew Jak-23 (niżej)

Jaki-23 i Jaki-17 to pierwsze samoloty odrzutowe w ludowym lotnictwie polskim. Na nie właśnie przesiedli się z Jaków-9P nasi lotnicy w latach pięćdziesiątych. Były to samoloty o dobrych właściwościach pilotatowych, o rewelacyjnej na owe czasy prędkości wznoszenia — około 40 m/s.

Iluszyn Il-2

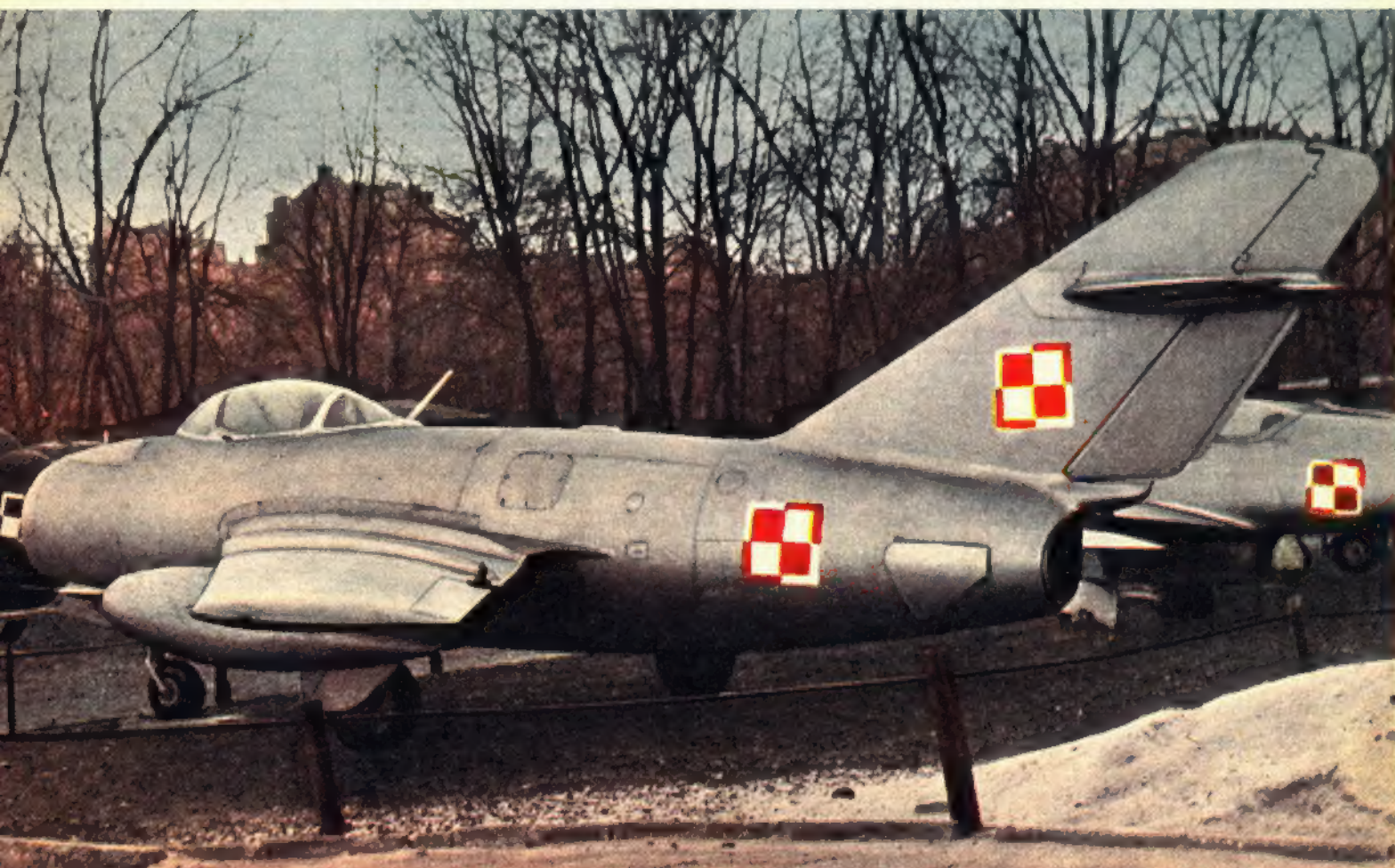
Il-2 był samolotem szturmowym. Dzięki opancerzeniu (przednia część kadłuba wykonana była z płyt stalowych) mógł działać na małych wysokościach. Czyniło go to postrachem hitlerowskich żołnierzy, którzy nadali mu przydomek „Schwarzer Tod” — czarna śmierć.

Il-2 (zdjęcie niżej) uzbrojony był w dwa działka typu Szwak, kalibru 20 mm lub dwa działka typu WJA, kalibru 23 mm, dwa karabiny maszynowe typu Szkaś, kalibru 7,62 mm i jeden karabin maszynowy typu UBT, kalibru 12,7 mm. Pod skrzydłami miał cztery prowadnice do wyrzucania pocisków rakietowych. Zabierał do 600 kg bomb.



LIM-1

LIM-1 (zdjęcie niżej) to licencyjna wersja radzieckiego samolotu MiG-15, pierwszego w świecie seryjnego odrzutowca ze skośnymi płacami. Ten najlepszy w latach pięćdziesiątych myśliwiec odrzutowy produkowany był przez nasz przemysł lotniczy.



PAMIĘTAM JAK DZIŚ...

Z okazji 25 rocznicy zwycięstwa nad hitlerowskimi Niemcami redakcja nasza zwróciła się do szeregu byłych uczestników powietrznych zmagani II wojny światowej z prośbą o odpowiedź na pytanie:
Gdzie zastał Pana dzień zwycięstwa? Jak przyjął Pan ten tak długo oczekiwany, ważny fakt historyczny?
Oddajmy głos naszym rozmówcom.



Stanisław Skalski

PREZENT IMIENINOWY

W PIERWSZYCH dniach maja 1945 roku wiadomo było, że kapitulacja Niemiec jest sprawą dni. Nikt jednak nie wiedział, kiedy dokładnie ona nastąpi. Nadszedł wrzesień 8 maja, dzień moich imienin. Od rana przyjmowałem życzenia od kolegów. I oto gdzieś około południa padła wieść: Niemcy skapitulowały, koniec wojny! Był to dla mnie najmiłszy prezent imieninowy, jaki mogli mi sprawić Niemcy.

Wraz z kolegami czciliśmy tę podwójną uroczystość u Zdzisława Radomskiego, polskiego pilota, który po utracie ręki w czasie wojny i zdemobilizowaniu utworzył własny bar w Londynie.

Byłem wtedy, w stopniu angielskim podpułkownika i polskim majora, oficerem operacyjnym w sztabie II grupy myśliwskiej pod Londynem (od końca lutego 1945 r., czyli od powrotu z USA, gdzie ukończyłem wyższą szkołę wojenną).

W dniu kapitulacji Niemiec — nad Anglią, przyzwyczajoną już do nieustannego huków wypraw bombowych lecących nad Niemcy, zapanowała niesamowita cisza. Londyn natomiast wyglądał na ulice i szalał z radości kilka dni i nocy pod rząd. Cieszyliśmy się i my, polscy żołnierze, z zakończenia wojny. Przede wszystkim czuliśmy jednak olbrzymie odprężenie. Odnosząc przy tym wrażenie, że Anglicy cieszyli się bardziej pełnym szczęściem niż my. My byliśmy bowiem na obcej, chociaż przyjaźnej ziemi, daleko od Ojczyzny. Wtedy, w dni zwycięstwa 1945 roku, bardziej niż kiedykolwiek pragnęliśmy być w kraju i cieszyć się wśród swoich. Stąd dominował toast — wezwanie: „Wracamy do Polski!”

★

Plk pil. Stanisław Skalski jest dziś wiceprezesem Aeroklubu PRL. As myśliwski z czasów II wojny światowej, ma największą z polskich pilotów lic-

bę zestrzeleń samolotów wroga: 23 1/4 pewne, 2 prawdopodobne i 4 uszkodzone. Walczył w kampanii wrześniowej w Polsce a potem w lotnictwie polskim na Zachodzie. Łącznie wykonał 336 lotów bojowych w czasie 536 godzin. Był dowódcą eskadr w dywizjonach 306 i 310 oraz dywizjonu 317, dowodził polskim zespołem myśliwskim w Afryce (tzw. „Cyk Skalskiego” — przyp. red.), 601 dywizjonem hrabstwa Londynu, 131 Skrzydłem (3 dywizjony polskie walczące na samolotach „Spitfire”) oraz 133 Skrzydłem (3 dywizjony polskie i 1 angielski na „Mustangach”).

Odniesiony jest m. in. Krzyżem Grunwaldu III klasy, Krzyżami Wirtuti Militari IV i V klasy, 4-krotnie Krzyżem Walecznych i 4-krotnie Medalem Lotniczym. Spośród odznaczeń angielskich posiada m. in. Zaszczytny Order Zasługi (DSO) i 3-krotnie Zaszczytny Krzyż Lotniczy (DFC). Po wojnie otrzymał m. in. Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski i Srebrny Medal „Za Zasługi dla Obrony Kraju”. (kh)



Włodzimierz Gedymin

TAJEMNICZY ŁADUNEK

D ZIEN oficjalnego zakończenia II wojny światowej 8 maja 1945 r., zastał mnie w Bydgoszczy, gdzie pracowałem jako radiotechnik, w miejscowej rozgłośni Polskiego Radia. Pierwszym moim zadaniem w tym dniu była radiofonizacja miejsca uroczystości poświęconej ostatecznemu zwycięstwu nad hitleryzmem.

Oczywiście fakt kapitulacji Niemiec przyjąłem z największą radością. Byłem szczęśliwy, że wrzeszcze skończyła się wojna, że cały naród będzie mógł żyć i pracować normalnie.

★

Włodzimierz Gedymin jest dziś kapitanem pilotem w Zarządzie Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych. Wybuch II wojny światowej zastał go, jako podporucznika pilota, w 131 eskadrze myśliwskiej 3 pułku lotniczego w Poznaniu.

Ranny w czasie walk, przetransportowany zostaje do Warszawy, skąd Niemcy chcieli go wraz z innymi rannymi Polakami przewieźć na „leczenie” w głąb Rzeszy. Ucieczka ratuje się przed tą „okazją”. Podejmuje walkę w podziemiu w szeregach Armii Krajowej. Działając w komórkach Komendy Głównej AK, najpierw „Syrena” a potem „Błost”, przyjmuje zrzucone lotniczo i organizuje lądowanie samolotów alianckich. W okupowanej Polsce, „Włodek”, bo taki był pseudonim okupacyjny Włodzimierza Gedymina organizuje m. in. sławne lądowanie samolotu DC-3 w pobliżu wsi Wólka Ruda i Jadowniki Mokre, mniej więcej w połowie drogi między Krakowem a Rzeszowem. Właśnie wtedy samolot zabrał bardzo cenny i nie mniej tajemniczy ładunek, który jak się potem okazało zawierał najważniejszą część niemieckiej rakiety-bomby V-1.

Włodzimierz Gedymin jest kapitanem rezerwy. Za działalność w czasie wojny odznaczony został m. in. Krzyżem Wirtuti Militari V klasy. (kh)



Jerzy Nieciengiewicz

WALKA DO OSTATNIEGO DNIA

K APITULACJA hitlerowskich Niemiec mnie i cały Pułk Nocnych Bombowców „Kraków” zastała na frontowym lotnisku w pobliżu Łaby. Do ostatniego dnia wojny nie mieliśmy spokoju. Ze względu na zagrożenie ze strony wroga, pułk przygotowany był do natychmiastowej ewakuacji. Jeszcze w nocy z 7 na 8 maja 1945 r. poleciałem wraz z moim obserwatorem, wówczas chorążym, a obecnie pułkownikiem Aleksandrem Danielaem, na zadanie bojowe. Bombardowaliśmy pozycje rozproszonych ale wciąż broniących się jednostek niemieckich.

Koniec wojny i ostateczne zwycięstwo przyjęliśmy oczywiście bardzo radośnie. W wielkich salach szkoły, w której kwaterowaliśmy, było szumnie i gwarowo. Zabawy jednak nie było. Była natomiast uroczysta, bogatsza niż zwykle kolacja, okolicznościowe przemówienia i toasty.

Zakończenie wojny nie było jednak dla mnie równoznaczne z końcem służby czy chociażby rozpoczęciem urlopu i wypoczynku. Już bowiem 10 maja 1945 r. wraz z całym pułkiem poleciałem do Bydgoszczy, gdzie niemal natychmiast rozpoczęło się przeszkalanie załóg latających na nowych samolotach.

★

Jerzy Nieciengiewicz jest dziś kapitanem pilotem w Polskich Linjach Lotniczych LOT. Należy do nielicznej w Lotcie grupy 6-krotnych milionerów powietrznych. Ma na swym koncie ok. 13,5 tys. godzin spędzonych w powietrzu. Obecnie lata na Ilach-18. W czasie wojny starszy szeregowiec pilot (dziś jest ppor. rez.) Jerzy Nieciengiewicz przeszedł, a właściwie przeleciał na nocnym bombowcu Po-2, cały szlak bojowy pułku „Kraków”. Wykonał ok. 20 lotów bojowych. Walczył nad Warszawą, Wałem Pomorskim, Kolobrzegiem i Berlinem. Za udział w wojnie odznaczony jest Krzyżem Walecznych oraz licznymi medalami polskimi i radzieckimi, m. in. „Zasłużonym na Polu Chwały”, „Za Warszawę”, „Za Odrę, Nysę i Bałtyk”, „Za Berlin”, „Zwycięstwa i Wołności”. Za pracę pokojową otrzymał m. in. Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski. (kh)



Tadeusz Rojski

WAŻNA WIADOMOŚĆ: WOJNA SKOŃCZONA

O KAPITULACJI Niemiec dowiedziałem się już 8 maja 1945 roku. Byłem wtedy na angielskim lotnisku Andrews Field, gdzie stacjonowało dowodzone przeze mnie 133 Skrzydło, w skład którego wchodziły trzy polskie dywizjony na „Mustangach” — 306, 309 i 315.

W samo południe, gdy siedziałem do kasy na obiad, głośniki zainstalowane na lotnisku rozbrzmiały nagle nadzwyczajnym komunikatem: „Attention, attention! Very important news for you: the war is over! Unconditional surrender”. (Uwaga, uwaga! Bardzo ważna wiadomość: wojna skończona! Bezwarunkowe poddanie się.)

Z wagi usłyszanego słowa zdałem sobie sprawę dopiero po paru sekundach. Aczkolwiek tak piękne, tak bardzo oczekiwane, były przecież zaskakujące. Wojna — weszła nam w krew. Fala radości nadbiegła w moment później. A więc — to już bezapelacyjny koniec hitlerowskiej Rzeszy. Zmierzdźona, jak rozgnieciona obcasem śmiała. No, zaczęło się może teraz normalne, ludzkie życie — pomyślałem sobie. Nadpłynęła nowa fala ogromnej, przepełnionej satysfakcją radości: To dzięki nam również, Polakom, przyszedł zwycięstwo! To przecież i moje „Mustangi” mają wkład w klęskę Niemiec. Nie poszły na marne naloty na Rzeszę w osłonie bombowców, atakowanie nieprzyjaciela ogniem broni maszynowej, zwalczanie latających bomb V-1. Jeszcze przeleciał 14 kwietnia — poleciliśmy, osłaniając „Halifaxy” i „Lancastery” aż nad Swinemünde (Swinoujście). Może pan sobie wyobrazić, jak im dołożyło bombami 500 ciężko wyładowanych maszyn. Ostaniali je trzy skrzydła „Mustangów”, w tym jedno polskie, moje. Poprawiliśmy w to samo miejsce niebawem, aż wióry leciały...

★

Tadeusz H. Rojski pracuje dziś w Centralnym Zarządzie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Jest inspektorem, w Inspektoracie Ruchu Lotniczego. Ma bogatą przeszłość wojenną. Był dowódcą polskich formacji w Afryce, dowódcą 18 sektora myśliwskiego 84 grupy lotnictwa taktycznego, zastępcą do spraw lotniczych naczelnego wodza, dowódcą 133 Skrzydła. Ostatni polski stopień: podpułkownik pilot, angielski — group captain (pułkownik). Odmaczenia: Krzyż Wirtuti Militari V kl., Krzyż Walecznych (trzykrotnie) i angielski DSO. (z)



Stefan Łazar

NIEZAPOMNIANY DZIEŃ

B YŁO to 8 maja 1945 roku na lotnisku w rejonie Berlina, gdzie stacjonował i Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Tego dnia przyłeciał radziecki pilot myśliwski i bardzo się zdziwił, że na naszym terenie panuje spokój. On latający na południu przywykł do walk, które jeszcze

dość intensywnie toczono nad tym ob-
szarem.

Chodzący słuchy, że prowadzone są ro-
kowania dotyczące podpisania aktu ka-
pitulacji. Dopiero następnego dnia ra-
no, między 7 a 8, cały pułk stanął na
zbiorze. Wtedy to dowódca pułku od-
czytał rozkaz o podpisaniu bezwarunko-
wej kapitulacji Niemiec hitlerowskich,
na którą to chwilę wszyscy tak długo
czekali.

Następnie zapytał, czy chcemy zostać
na lotnisku, gdzie się znajdowaliśmy,
czy też lecieć do Bydgoszczy i tam ob-
chodzić dzień zwycięstwa. Oczywiście
chcieliśmy wszyscy lecieć do Bydgosz-
czy i tam wspólnie z ludnością polską
świętować 9 maja. Nie było czasu na
sławy, na żadne strzasy. Przystąpiliśmy
do wyznaczania trasy. Lecieliśmy eskad-
rami. Nasz przelot trwał 45 minut. Po
lądowaniu dowódca pułku zebrał wszyst-
kich na odprawę i powiedział:

— Wojna się zakończyła. Trzeba teraz
przebrać się do służby w warunkach
pokojowych. Trzeba pomyśleć o szko-
leniu i pogłębianiu wiedzy. Po obiedzie
czas wolny.

Moja eskadra trzymała się zawsze ra-
zem. I w tym przypadku udaliśmy się
wspólnie do restauracji „Pod Oriem”,
gdzie — nie muszę ukrywać — wypili-
śmy niejedną kieliszek wódki. Tam spot-
kaliśmy pilotów radzieckich. Cieszyliśmy
się i bawili. To był piękny i niezapom-
niany wieczór.

Pik pil. Stefan Łazarz (na zdjęciu —
w maju 1945 r.). Przeszedł szlak bojowy
i Pułku Lotnictwa Myśliwskiego (od 22
lipca 1943 roku w Grigoriewskiej). Wy-
konał 96 lotów bojowych, stoczył kilka
walk powietrznych. Ma na swym koncie
zestrzelony samolot hitlerowski. W dniu
zakończenia wojny był chorążym pilo-
tem. Aktualnie zajmuje odpowiedzialne
stanowisko w Wojsku Polskim. Odzna-
czenia: Krzyż Wirtuti Militari V klasy,
Krzyż Walecznych (dwukrotnie), Order
Wojny Ojczyźnianej (I i II klasy) oraz
wiele innych. (tm)



Tadeusz Nowierski

PANOWIE, WRÓG POKONANY

PRZED 25 laty, 9 maja 1945 roku,
przebywałem akurat od 4 miesięcy
w Fort Leavenworth (USA),
gdzie mieściła się amerykańska
wyższa szkoła wojskowa. Razem ze
mną studiowała wtedy w tej uczel-
ni 4 Polaków, skierowanych przez pol-
skie dowództwo w Anglii.

Słuchaliśmy wykładu, gdy do sali
wszedł nagle komendant uczelni, ge-
nerał Trusdell i oznajmił krótko: „Pa-
nowie, wróg numer jeden — pokonany!
Uczelny ten fakt dwuminutowa ci-
sza.”

Odczekaliśmy w milczeniu dwie mi-
nuty, po czym generał dokończył myśli:
„A teraz, z takim samym zapalem, za-
bierzemy się do wroga numer dwa, Ja-
ponii”. I wyszedł.

Jeden z mych kolegów, angielski
group captain, aż zbladł. Powiedział do
mnie: „Nowy, czyś ty słyszał? To
straszne.” — Co? — spytałem: „On dał
nam tylko dwie minuty odpoczynku,
po tylu latach wojny. Składam raport
o zwolnienie z uczelni”. I rzeczywi-
ście, wkrótce wyjechał do Anglii.

A ja? Oczywiście wytrzymałem ner-
wowo, dokończyłem studiów i na po-
czątku czerwca tego samego roku
wróciłem do Anglii, do mego 138
Skrzydła Myśliwskiego. Aha, jeszcze
mała informacja: dowódca stu amery-
kańskich bombowców, które 18 wrze-
śnia 1944 r. przeleciały nad Warszawą,
zrzucając zaopatrzenie powstańcom, był
pik Trusdell, syn komendanta uczelni,
w której studiowałem.

Tadeusz Nowierski (na zdjęciu z r.
1943, na lotnisku w Northolt), brał
udział w Bitwie o Wielką Brytanię w
609 angielskim dywizjonie myśliwskim.
Był dowódcą eskadry w 316 dywizjonie,

dowódcą 308 dywizjonu, zastępcą do-
wódcy 1 Skrzydła w Northolt, dowódcą
2 Skrzydła, dowódcą 138 Skrzydła (na
„Mustangach”). Ostatni stopień polski
— podpułkownik pilot, angielski —
group captain (pułkownik). Ma zaliczo-
ne 5,5 zestrzelonych samolotów niemiec-
kich, 3 — prawdopodobnie 12 — uszko-
dzone. Odznaczony Krzyżem Wirtuti
Militari V kl., czterokrotnie Krzyżem
Walecznych i angielskim DFC. Obecnie
— pracuje we własnym warsztacie flu-
sarsko mechanicznym w Warszawie. (z)



Jan Miętki

SŁUCHAJ, KONIEC WOJNY!

DNIA 1 kwietnia 1945 roku zame-
dowałem się u dowódcy Samo-
dzielnego Batalionu Specjalnego,
na ulicy Stalowej w Warszawie.
On to powierzył mi funkcję dowódcy
grupy oficerów łącznikowych do spec-
jalnych zadań. Otrzymałem bardzo od-
powiedzialną pracę. Około 20 kwietnia
odnowił mi się rany na nogach. Skie-
rowano mnie na leczenie. Wkrótce zna-
lazłem się w izbie chorych naszego ba-
talionu, która znajdowała się na tere-
nie obecnego Bemowa. Tam właśnie, w
pięknej willi, znajdowała się moja
separatka. Opiekowano się mną bardzo
troskliwie. 1 maja otrzymałem nomi-
nację na stopień porucznika.

Dzień 9 maja 1945 roku podobny był
do innych; dla mnie, przebywającego w
izbie chorych, niczym się nie wyróżniał.
Tego dnia wieczorem stanąłem przy
oknie. Nagle zajaśniało niebo nad War-
szawą. Doszedł mnie huk z dział i ka-
rabinów maszynowych. Dudniło. „Czyż-
by nalot samolotów? (zewsząd bowiem
strzelala artyleria). Co się właściwie
tam dzieje?” — pomyślałem.

Zauważyłem biegnących kolegów.
Wpadli jak burza do mojej separatki.
Jeden z nich zawołał:

— Słuchaj, koniec wojny!

Wtedy zrobiło mi się jakoś dziwnie.
W pierwszych chwilach — trwało to może
jedną lub dwie sekundy — nie wiedzia-
łem co odpowiedzieć. Po prostu byłem
zaskoczony tą wiadomością. Co prawda
spodziewaliśmy się wkrótce, że nadej-
dzie upragniony przez nas wszystkich
dzień. Dla mnie — nadszedł wieczorem,
8 maja 1945 roku.

Chwil, które wówczas przeżyłem, nie
da się opisać. Podobnie tę wiadomość
przeżywali moi koledzy i koleżanki,
spadochroniarze z Samodzielnego Ba-
talionu Specjalnego.

W atmosferze radości i uniesienia skła-
daliśmy sobie gratulacje i najlepsze
życzenia. Ze wszystkich twarzy błó
zadowolenie, podniecenie, — upojenie
szczęściem. Tak, to były niezapomniane
chwil.

Oczywiście huk nad Warszawą był
nieprzerwanym, jeśli tak można okre-
ślić, salutem na cześć zwycięstwa. Nasi
żołnierze-spadochroniarze strzelali w
rejonie zakwaterowania z broni, jaką
mieli przy sobie. Była to niezwykle
kanonada, bez ładu i składu. Znalazła
się też butelka dobrej wódki. Piliśmy i
składaliśmy sobie życzenia.

Wtedy na chwilę zamyśliłem się.
Przypomniałem sobie dni, w których
rozmyślałem nad tym, jak długo powal-
czymy jeszcze z Niemcami hitlerowskimi.
Był wtedy 1944 rok. Okazało się, że
wojna trwała jeszcze blisko rok.

Pik Jan Miętki jako podporucznik
dowodził oddziałem dywersyjno-wywia-
dowczym „Wołga”, zrzuconym 9 wrze-
śnia 1944 r. na terenie Borów Tuchol-
skich. Obecnie pełni odpowiedzialną
funkcję w organach MO. Odznaczenia:
Order Sztandaru Pracy II klasy, Krzyż
Grunwaldu III klasy, Order Czerwonej
Gwiazdy, Srebrny i Złoty Krzyż Zasłu-
gi, Krzyż Partyzancki i wiele innych.

(tm)



Wiesław Brodziński

MIELIŚMY PO CZYM ODPOCZAĆ

9 MAJA 1945 roku zastał mnie na
angielskim lotnisku Faldingworth
koło Lincoln, na którym stacio-
nował dywizjon bombowy 300
lm. Ziemię Mazowiecką, w którym słu-
żyłem. Miałem wówczas 21 lat, angielski
stopień chorążego i byłem najmłodszym
nawigatorem w dywizjonie (zdjęcie —
pochodzi z tamtych czasów). Dowódcą
mojej załogi w „Lancasterze” był wów-
czas kpt. Stanisław Abramowski.

Tego dnia nie mieliśmy zbyt wiele
zająć. Ot, wykonywało się normalne,
codzienne czynności, trochę odpoczy-
wało, a muszę powiedzieć, że nawet
mieliśmy po czym odpocząć. W po-
przednich bowiem dniach nasze samo-
loty wykonywały serię lotów nad Hol-
landią, ze specjalnym zadaniem zrzu-
tów żywności dla głodującej ludności.
Sytuacja była tam wówczas osobliwa:
wskutek tego, iż odcięci Niemcy trzą-
mali się w Holandii uparcie, nie chcą-
c się poddać, miejscowa ludność pozba-
wiona była jakichkolwiek możliwości
naziemnych dostaw zaopatrzenia. Nie
pozwalała na to sytuacja frontowa.

Dowództwo alianckie, nawładzawszy
radiowy kontakt z okrażynami jedno-
stkami niemieckimi, zawiadomiło je, iż
przeprowadzi zrzuć żywności dla Ho-
landczyków, przy użyciu ciężkich bom-
bowców. Przestrzegano — przed otwar-
ciem ognia. No i lataliśmy, na zero-
wej wysokości. Zrzucano się zasobniki
oczywiście bez spadochronów. Widzia-
łem wówczas wyraźnie stanowiska ba-
terii niemieckich. Tak wyraźnie, jak
głazdo ich führera w Berchtesgaden,
które bombardowaliśmy 18 kwietnia i
jak berliński Reichstag, bombardowany
przez samoloty naszego dywizjonu 15
kwietnia. Narobiły tam wtedy nielicz-
ne bigosu nasze polskie bomby...

Wiesław Brodziński ma dziś, jak
łatwo obliczyć, 46 lat. Jest reprezen-
tantom na Polskę brytyjskich linii lot-
niczych BOAC. Do jego odznaczeń z
czasu wojny: polskiego Medalu Lotni-
czego (3-krotnie) i brytyjskich —
„1939-1945 Star”, „France and Germany
Star”, „Defence Medal”, „War Medal”
doszedł medal „Za Berlin”, który otrzy-
mał jako pierwszy lotnik polski z by-
łych formacji lotniczych na Zachodzie.

(z)



Konstanty Semkow

NA BYDGOSKIM LOTNISKU

TEN dzień przypominam sobie
dokładnie. Nim jednak opowiem
o niezapomnianych dla mnie chwi-
lach, które przeżyłem w dniu
zwycięstwa, uważam za celowe cofnąć
się do 7 maja 1945 roku. Tego bowiem
dnia otrzymałem od ówczesnego dowódcy
i Pułku Lotnictwa Myśliwskiego
„Warszawa” rozkaz udania się do Byd-
goszczy. Celem mojego wyjazdu było
przygotowanie lotniska na przyjęcie
pułku.

Z lotniska podberlińskiego, na którym
stacjonował pułk, poleciałem samolotem
Li-2 na czele dwunastoposobowej grupy do
Bydgoszczy. Lądowaliśmy na krótko
przed zmierzchem. Niezwłocznie po

przylocie zabraliśmy się do pracy. Na-
stępne dni, 8 maja, lotnisko bydgos-
kie przygotowane było już na przyby-
cie naszej jednostki myśliwskiej.

Pierwsza grupa pilotów myśliwskich
przyjechała do Bydgoszczy 8 maja. W
tym mieście zastał mnie dzień zwycię-
stwa. Przypominam sobie spontaniczną
radość kolegów, znajomych, całego spo-
łeczeństwa. Wiwatowano, bawiono się i
tańczono. Dookoła rozlegały się radosne
odgłosy zabawy. Odczuwało się odprze-
żenie.

Wieczór tego dnia spędziłem w gro-
nie przyjaciół. Wznoszono toasty, skła-
dano sobie gratulacje i całowano się.
Pamiętam niezwykle widowisko: co
chwilę wzbijały się ku górze rakiety,
bez przerwy rozlegały się detonacje,
tym razem — na cześć zwycięstwa.

Oprócz radosnych wrażeń — moje
myśli skierowałem ku rodzinie. Gdzie
się teraz moi bliscy znajdują, co robią?
Zaczynał się nowy etap życia.

Pik Konstanty Semkow od grudnia
1943 roku służył w 1 Pułku Lotnictwa
Myśliwskiego „Warszawa”, w Grigo-
riewskiej. Początkowo kapral, mecha-
nik samolotu. W lutym otrzymał stopień
sierżanta i pełnił obowiązki mecha-
nika samolotu. Aktualnie jest pod-
pułkownikiem Wojsk Lotniczych, Ma
Krzyż Wirtuti Militari V klasy, Srebrny
i Złoty Krzyż Zasługi oraz wiele od-
znaczeń polskich i radzieckich. (tm)



Michał Goszczyński

WYTCNIENIE I ODPREŻENIE

KONIEC wojny zastał mnie na
lotnisku North Weald pod Lon-
dynem, w dywizjonie 301. W tym
czasie odbywało się przeobra-
żenie dywizjonu z bombowego na trans-
portowy. Byłem właśnie po drugiej
kolejce lotów bojowych. Jako jeden z
niewielu instruktorów przeszkalałem
pilotów na dwusilnikowych samolotach
transportowych „Warwick”.

W dniu kapitulacji faszystowskiej III
Rzeszy znalazłem się akurat w Londy-
nie, dokąd wybrałem się wraz z moim
nawigatorem, kpt. Władysławem Krzy-
wą, w sprawach służbowych. Trudno
opisać to, co działo się wówczas na
ulicach tego miasta. Nieprzebrane tłumy
wiwatującej i bawiącej się na uli-
cach ludności, niesamowity tłok, nie-
mą całkowicie sparaliżowana komuni-
kacja.

O tym, żebyśmy mogli osiągnąć cel
naszej podróży, nie było mowy. Nasze
wojskowe uniformy z naszymi „Poland”
wzbudzały co krok nowe
wiwaty. Cieszyliśmy się wraz z Angli-
kami i ostatecznego zwycięstwa nad
Niemcami. Gdzieś w głębi serca odczuwa-
liśmy jednak, że radość ta nie jest peł-
na. Frągnaliśmy wiedzieć, co be-
dzie z polskimi siłami zbrojnymi na Za-
chodzie i z Polską w ogóle. Nie mie-
liśmy wtedy, niestety, pełnej infor-
macji o tym, co działo się w naszym
kraju. Stąd też nasz entuzjazm był
miejazny, niż entuzjazm Anglików. W
każdym razie zakończenie wojny było
dla nas olbrzymim wytchnieniem i
zdecydowanym odprężeniem.

Natomiast pierwszą noc pokoju prze-
spaliśmy na schodach przepelnionego hotelu.
Było to niezłe miejsce, jeśli się zważy,
że wielu ludzi musiało tam tę noc spe-
dzić wprost na ulicy.

Michał Goszczyński jest dziś kierow-
nikiem redakcji książek transportu
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
W czasie wojny walczył w lotnictwie
polskim na Zachodzie. Jako pilot sa-
molotów bojowych, w stopniu kapitana,
latał na współpracy z podziemiem
Francji, Włoch, Holandii, Norwegii,
Albanii, Jugosławii, Grecji, Czechosło-
wacji i oczywiście Polski. Latał głów-
nie na „Halifaxach” i „Liberatorach”.
Łącznie wykonał 76 lotów bojowych w
czasie 870 godzin, w tym 36 lotów do
Polski. W czasie wojny wylatał łącznie
2 500 godzin.

Posiada m. in. następujące odznacze-
nia wojskowe: Krzyż Wirtuti Militari
V klasy, 3-krotnie Krzyż Walecznych i
4-krotnie Medal Lotniczy. Za pracę po-
wojenną odznaczony jest m. in. Krzy-
żem Kawalerskim Orderu Odrodzenia
Polski i Brązowym Medalem „Za Zas-
ługi dla Obronności Kraju”. (kh)

NA LĄDZIE MORZU I W POWIETRZU



Rakieta przeciwlotnicza (poniżej)

Zespół nadźwiękowych samolotów myśliwsko-bombowych Su-7.



SPOTYKAMY ich często — żołnierzy wojsk lądowych, marynarki wojennej i wojsk lotniczych. Czytamy o nich w prasie, słuchamy w radio, podziwiamy na ekranach telewizorów i kin. Prezentują nam nowoczesną technikę i wysoką gotowość bojową Sił Zbrojnych PRL. W symbolicznej formie defilad, między innymi — jak pamiętamy — w ubiegłorocznej wielkiej defiladzie 25-lecia Polski Ludowej, żołnierze nasi dokumentują, że ofiarnie strzegą socjalistycznych zdobyczy naszego narodu, jego bezpieczeństwa i pokoju, że zawsze i wszędzie — na lądzie, morzu i w powietrzu — na każdym posterunku i w każdej potrzebie będą niezawodnie służyć partii i władzy PRL.

Patriotyczne i rewolucyjne tradycje narodu polskiego, a zwłaszcza tradycje jego bohaterskich zmagani, wyrosłe na gruncie wyzwolenie wojny z hitlerowskim najeźdźcą, leży u podstaw zarówno powojennego szkolenia Sił Zbrojnych PRL, jak i wychowania szerokich kręgów naszego społeczeństwa, w tym młodzieży polskiej.

Ludowe Wojsko Polskie, zespolone nierozwalnym sojuszem z Armią Radziecką i innymi armiami państw — uczestników Układu Warszawskiego, wnosi rzetelny wkład do obrony granic bratniej wspólnoty krajów socjalistycznych, w tym i polskich granic na Odrze, Nysie i Bałtyku. Potęgą obronna państw Układu stanowi ważny czynnik umacniania bezpieczeństwa i pokoju w świecie.

„Ścisłe współdziałanie państw socjalistycznych — powiedział Władysław Gomułka — zjednoczonych Układem Warszawskim zapewniło ćwierć wieku pokoju w Europie. Pokrzyżowało wszystkie próby imperialistów, a w szczególności zachodniemieckich odwetowców, zmierzające do podważenia rezultatów II wojny światowej i zmiany układu sił na ich korzyść”.

„Mamy prawo powiedzieć — stwierdził minister Obrony Narodowej gen. broni Wojciech Jaruzelski w przemówieniu na odprawie szkoleniowej w 1969 r. — iż po naszej wielkiej sojuszniczej Armii Radzieckiej jesteśmy drugą nie tylko co do wielkości, ale i do świadczenia armią Układu Warszawskiego. Przecież to już z górą 26 lat, a w nich bogaty udział w walkach frontowych i partyzanckich, w walkach z reakcyjnymi bandami oraz jakże wiele innych trudnych, odpowiedzialnych polityczno-wojskowych zadań. Je-



MiG-21

steśmy jednocześnie armia, która od pierwszej chwili była armią nowego typu, która zawsze stała wiernie przy partii i władzy ludowej, która nigdy nie przechodziła wstrząsów naruszających jej podstawową zwartość".

Nasi żołnierze wraz z całym społeczeństwem biorą aktywny udział w ogólnokrajowych kampaniach i akcjach propagandowych, a zwłaszcza w obchodach świąt państwowych i wojskowych oraz ważniejszych rocznic walk naszego narodu z hitlerowskim faszyzmem, uczestniczą w masowych spotkaniach organizowanych z okazji Dnia Zwycięstwa.

Chlubne tradycje, bojowe i pokojowe, naszego ludowego Wojska Polskiego legły również u podstaw wychowania i działania organizacji społecznych, między innymi takich jak Liga Obrony Kraju i Aeroklub PRL.

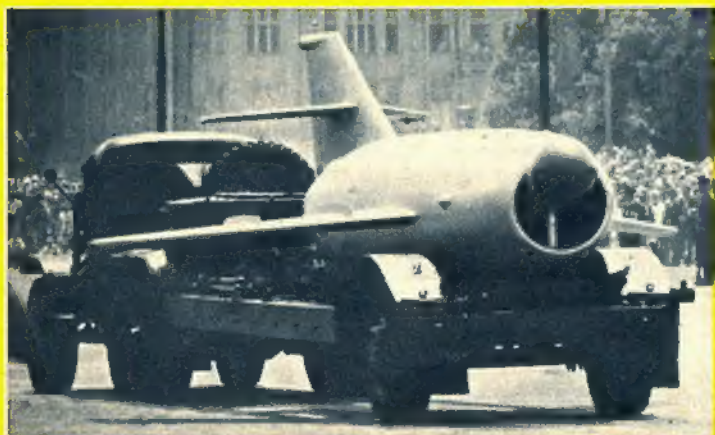
„W całokształcie przygotowań obronnych społeczeństwa — stwierdził w niedawnym wywiadzie prasowym wiceminister Obrony Narodowej, Główny Inspektor OT, gen. broni Grzegorz Korczyński — ważną rolę odgrywają organizacje społeczne i młodzieżowe. W oparciu o szeroko rozwiniętą sieć ogniw organizacyjnych w terenie, przyczyniają się one w poważnym stopniu do rozwoju i umacniania ludowej obronności wśród szerokich rzesz społeczeństwa”.

(jrk)



Na jednym z lotnisk wojskowych. Odprawa pilotów naddźwiękowych samolotów myśliwskich MiG-21 (zdjęcie z prawej — u góry). Na warszawskim Placu Defilad przejeżdżają oddziały czołgów T-55 (zdjęcie u dołu — z prawej) oraz pociski uskrzydłone Marynarki Wojennej.

Zdjęcia: WAF, ZBIGNIEW CHMURZYŃSKI (4) i BERNARD KOSZEWSKI





Zamek królewski w Budapeszcie — nocą.

WŚRÓD PRZYJACIOŁ

JERZY ZARĘBSKI ● KORESPONDENCJA WŁASNA Z WĘGIER

WĘGRY — to temat dla Polaka bardzo trudny do wyczerpania. Pozwólcie więc, że po raz trzeci zajmę się tematyką węgierskiego Międzynarodowego Samolotowego „Rajdu Wyzwolenia”. Tyle jeszcze przecież zostało do omówienia, choćby z dziedziny spraw towarzyszących rajdowi. A te są też ważne.

Tak w Budapeszcie, jak w Siófk nad Balatonem, a więc prawie we wszystkich miastach etapowych rajdu, organizatorzy imprezy natychmiast kontaktowali nasze ekipy z mieszkającymi tam na stałe Polakami. Nieśli oni pomoc m.in. w szybkim tłumaczeniu pisanych przez nas konkursowych artykułów na język węgierski.

Czynili to, a właściwie czynili (bo były to Polki), w sposób nie tylko fachowy, bardzo sprawnie, ale wprost z entuzjazmem, nie kryjąc radości ze spotkania z ludźmi z kraju. Wielce z ich działalności był zadowolony nasz stały tłumacz i opiekun Bela Papp, który — gdyby był zupełnie sam — nie byłby w stanie błyskawicznie przetłumaczyć tekstów pisanych naraz przez dwóch dziennikarzy, tj. Sławka Szofa i mnie.

W pierwszym mieście etapowym, Siófk nad Balatonem, naszą informatorką w sprawach związanych z tym pięknym kurortem była uroczą i dystygnowana pani Kowalska, pracowniczka miejscowego biura turystycznego. Mieszka już od dawna w Siófk, wraz ze swym mężem, Polakiem. Zawdzięczamy jej wiele wiadomości o Siófk, począwszy od czasów... greckich, poprzez rzymskie, słowiańskie, tureckie — aż do dzisiejszych. Tylko dzięki niej — ten ogromny kombinat uzdrowiskowo-wypoczynkowy nabrał dla nas cech swojskich, domowych, a na jego 20 ulic, 16 kilometrów wybrzeża i rzędy wspaniałych hoteli-gigantów parzyliśmy potem z naszych samolo-

żki polskie podczas jednej z narad w dniu poprzedzającym konkurencję. Od lewej: Janusz Pasierski, Zdzisław Dudzik, Jerzy Zarębski, Bela Papp (tłumacz) i Sławomir Szof.



skimi. Sam się nauczył po polsku. Był dwukrotnie w Polsce, jako gość Aeroklubu Ostrowskiego. Jest pilotem sportowym, szybownikiem. Wspaniały człowiek, nasz wielki przyjaciel.

To dzięki niemu sprawdziliśmy, że wino w Miskolcu, zgodnie z tym co już podobno stwierdzili Rzymianie, ma fantastyczne właściwości odżywcze i regenerujące siły, że miasto, którego początki okrywa kurz historii, jest nie tylko piekielnie rozległe (23 km długości, w górskiej dolinie), ma nie tylko 183 tysiące mieszkańców (na drugim miejscu na Węgrzech), mnóstwo nowych bloków mieszkalnych, uniwersytet, nowoczesne szpitale, ale... że jest bardzo piękne. Takie, jak jego wspaniałe urody dziewczęta, które widzieliśmy na placu przed pomnikiem Ludwika Kossutha, wielkiego bohatera narodowego Węgier.

W Budapeszcie, w godzinach oddanych nam przez organizatorów rajdu „na prywatne szaleństwo”, naszym przewodnikiem po mieście był pan Witold Wieromiej, stały buda-

mapach punkty zwrotne trasy, czy nie mamy jakich życzeń specjalnych.

Koniec świata! To istne szaleństwo gościnności. Jedno jest pewne: tacy ludzie jak kierownik rajdu Ferenc Gulyas, szef techniczny Tibor Nagy, główny sędzia lotniczy Janos Quint, główny sędzia dziennikarzy Ferenc Bötök, kierownik komisji obliczeniowej Imre Csécsel, lekarz dr Pal Orban czy szef od spraw gastronomii György Polacsek — stanęli jako gospodarze imprezy na szczytach doskonałości. Piekielnie trudno im dorównać.

Dla Beli Pappa — zarezerwowane specjalny kąciek. Ten skromny, pracowity, mądry człowiek, odpowiedzialny pracownik MHSZ i członek jego kierownictwa, głęboko nam wszystkim zapadł do serca. Zaimponował. Zapytacie czym? Wszystkim: bardzo dobrą znajomością języka polskiego, doskonałą wręcz orientacją w sprawach polskiego lotnictwa, stałą gotowością do pomocy we wszystkich kompletnie sprawach rajdowych i nierajdowych, wielkim przejęciem się tokiem walki naszych



Zawodnicy radzieccy startowali w węgierskim Rajdzie Wyzwolenia na śmigłowcach Mi-1. Byli to bardzo groźni przeciwnicy. Na zdjęciu: Oba radzieckie śmigłowce na lotnisku w Dunaujvaros, przed rozpoczęciem przelotu do Miskolca. Zdjęcia: Rudolf Daum



W Siófk nad Balatonem uczestnicy rajdu stoczyli wieniec pod pomnikiem żołnierzy radzieckich, poległych tutaj w walkach z armią hitlerowską. Wspólny wieniec od ekip zagranicznych składają (od prawej): Zdzisław Dudzik, kierownik ekipy NRD i kierownik ekipy ZSRR.

tów jako już zupełnie „oblatami” i wtajemniczeni we wszystko tubylcy.

Pierwszą osobą, która nas powitała w hallu hotelu „Aranycsillag” w Dunaujvaros, była pani Krystyna Mudra. Wielkiej urody młoda kobieta, niezwykle sympatyczna i inteligentna. Wraz ze swym węgierskim mężem, szefem produkcji jednego z oddziałów miejscowej huty, mieszka w Dunaujvaros od 10 lat. Sama pracuje również w hucie.

Nic właściwie chyba nie szkodzi, że (z braku czasu) nie mogliśmy obejrzeć huty. Pani Krystyna opowiedziała nam o niej tak wyczerpująco i sugestywnie, że natychmiast poczuliśmy się zupełnie swojsko w tym mieście, którego budowa rozpoczęła się w roku 1950, a które ma już 50 tysięcy mieszkańców.

Jak się okazuje, kombinat hutniczy w Dunaujvaros ma stałe kontakty z naszą Nową Hutą, dokąd liczni Węgrzy jeżdżili, aby przypatrzyć się, jak buduje się od podstaw całe miasto wraz z olbrzymim obiektem przemysłowym. Dunai Vasmü, czyli naddunajski kombinat, ma polskiego pochodzenia walce w walce, wiele polskich dźwigów i inną aparaturę. A w ogóle — bardzo nam przypadła do gustu atmosfera tego miasta, w którym wiek przeciętnego obywatela nie przekracza 30 lat i w którym 13-tysięczna załoga kombinatu pracuje tak wspaniale, iż z końcem bieżącego roku huta da krajowi milion ton wyprodukowanej stali wysokiego gatunku.

Gyula Gönczi — nie jest wprawdzie Polakiem, lecz rodowitym Węgrem, ale na etapie w Miskolcu (gdzie nie było Polaków) człowiek ten tak spontanicznie i serdecznie zajął się nami, iż wymieniam jego nazwisko w jednym rzędzie z pol-

peszteński korespondent Polskiego Radia.

Twierdząc, że człowiek ten potrafiłby zrobić furorę nawet na dworze Ludwika XIV, gdzie w zdumienie wprowadziłby zapewne swym osobistym urokiem i wykwintnym sposobem bycia nawet największych mistrzów savoir vivre'u. A poza tym — to kopania wiadomości. Na jednym tylko jedynym spacerze w Budapeszcie jego Polskim Fiatem pan Witold opowiedział nam tak wiele o stolicy Węgier, w której mieszka już ze 30 lat, że czuliśmy się oszołomieni. Byliśmy i pod pomnikiem Bema, i na wzgórzu Gellerta, i w Baszcie Rybackiej, na wyspie Małgorzaty, na Rakoczi utca, Lenin körut, Vaci utca, obejrzelismy wspaniały gmach Parlamentu, nocą zamek królewski, wszystkie mosty, ech, Panie Witoldzie, nie starcza mi już słów... No, i dziękujemy, z całego serca. Zawsze będę Pana wdzięcznie pamiętał, a już wręcz przekonany jestem, że drugiego człowieka tak pięknie uśmiechającego się — trudno znaleźć chyba i na Węgrzech, i w starej Polsce.

Sporo już powiedziałem o kilku tak sympatycznych ludziach, których z okazji rajdu spotkaliśmy na Węgrzech. Ale słów jeszcze parę — muszę dorzucić koniecznie o ludziach z kierownictwa rajdu.

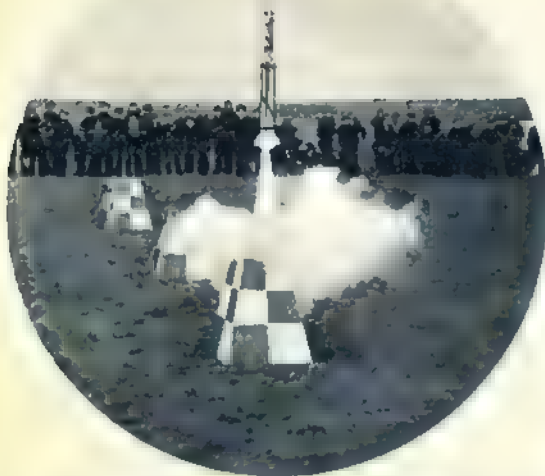
Stwierdzenie ogólne: niezwykle delikatni, wręcz subtelni w stosunku do zawodników zagranicznych, a szczególnie Polaków. Troszczyli się, bez względu na zakres kompetencji, w sposób niesłychanie przyjaźliwski, drobniawo, o każdy nasz krok. O to jak i co jemy, jak śpimy, czy wszystko z regulaminu zawodów rozumiemy, czy nie choruje ktoś z nas przypadkiem, czy mamy na czym pisać, czy dobrze odnotowaliśmy na

ekip tak w konkurencjach lotniczych, jak i dziennikarskich oraz umiejętnością stwarzania samą swą obecnością atmosfery odprężenia i spokoju. Za Twoje pełne napięcia chwile spędzone po męczącym dniu nad tłumaczeniem naszych artykułów na język węgierski, za słowa otuchy, za stały uśmiech — dziękujemy Ci, kochany Bela. Wiemy dobrze, że to dzięki Twym pełnym polotu, szybkim przekładom — nasze teksty zyskiwały w oczach jurorów wysokie oceny.

Miałem już skończyć, ale — jeszcze parę słów o młodym, przystojnym, pełnym energii i humoru człowieku, który nazywa się Attila Békeš. Jest dziennikarzem, pracuje w gazecie budapeszteńskiej „Esti Hirlap”, był jednym z uczestników Rajdu Wyzwolenia. Otrzymał nagrodę za największą aktywność w przekazywaniu do redakcji wiadomości z rajdu.

Ludzie, ten człowiek nie znał wypoczynku! Wszędzie go było pełno, robił dziesiątki wywiadów, telefonował, pisał, telegrafował, dyskutował, kłócił się, przemawiał, związał się za dziesięćciu. Fantastycznie operatywny, ani na chwilę nie spoczął. Zawsze znalazł minutę, aby pogadać z nami. Po angielsku, lub niemiecku. Był ciekawy Polski, Polaków, cieszył się naszymi sukcesami, zawsze uśmiechnięty, radosny. Na wieczorne pożegnaliśmy — nie mógł się z nami rozstać, ścisaliśmy sobie długo i serdecznie dłonie.

Będę Cię długo pamiętał Attila. To dzięki takim jak Ty, jak wszyscy wyżej wymienieni, jak Edit Mihos i jej sympatyczny mąż Gyula, którzy tyle dobrego nam życzyli — z całkowitą pewnością mogłem dać mej ostatniej relacji z Węgier tytuł: Wśród przyjaciół.



CZWARTE ZAWODY

MODELI RAKIET

W TORUNIU

W dniach 11—12 kwietnia na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego już po raz czwarty spotkali się modelarze Aeroklubu PRL na Ogólnopolskich Zawodach Modeli Rakiet o memoriał Jurija Gagarina.

W imprezie uczestniczyło 74 zawodników z 28 aeroklubów regionalnych. Zawody zostały rozegrane w klasie modeli rakiet ze spadochronem, rakietoplanów i makiet.

W pierwszym dniu zawodów rozegrano konkurencję modeli rakiet ze spadochronem i rakietoplanów. Konkurencje te odbyły się w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych, które nie sprzyjały modelom w osiągnięciu dobrych wyników.

Modele rakiet ze spadochronem i rakietoplanów startowały na nowych silnikach typu WAT o impulsie całkowitym 5 Ns. Wszystkie silniki były niezawodne. Najlepszym zawodnikiem w konkurencji modeli rakiet ze spadochronem był Jerzy Witkowski z Aeroklubu Pomorskiego (wynik 183 s.). Zdobył on tym samym puchar ufundowany przez przewodniczącego Prezydium Miejskiej Rady Narodowej Torunia. W konkurencji rakietoplanów pierwsze miejsce zajął Tadeusz Gruca z Aeroklubu Podhalańskiego (wynik 128 s.), zdobywając puchar ufundowany przez Zarząd Wojewódzki TPPR w Bydgoszczy.



Prezes APRL gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło z zainteresowaniem ogląda model „Diamanta” Tadeusza Grucy z Aeroklubu Podhalańskiego.

Po pierwszym dniu zawodów, w godzinach wieczornych w Ośrodku Modelarstwa Aeroklubu Pomorskiego komisja sędziowska w składzie: Andrzej Trzciniński, Ireneusz Pudelko i Jan Michalski przeprowadziła ocenę wszystkich startujących makiet. Ocenie podlegały: autentyczność i wierność dokumentacji technicznej, wierność odwzorowania, jakość wykonania i stopień trudności modelu. Osobne punkty liczono za wykonany lot. Największą ilość punktów przy ocenie uzyskał model rakiety „Diamant”, wykonany przez Juliusza Jarończyka z Aeroklubu Podhalańskiego.

W drugim dniu zawodów odbyła się konkurencja modeli redukcyjnych (makiet), w której brało udział 60 zawodników. W tej konkurencji startowały modele pojazdów rakietowych. Ciężar każdej startującej makiety nie przekraczał 0,5 kg. Wśród widzów wzbudziły duże zainteresowanie loty dużych „Wostoków”, „Sojuzów”, „Diamantów”, „Saturnów” itd. Ciekawostką był lot (poza konkurencją) „Wostoka” o długości około 2 m, wykonanego przez Tadeusza Króla z Aeroklubu Grudziądzkiego, ubiegłorocznego zdobywcę pucharu przechodniego imprezy toruńskiej. Wszystkie makiety były wykonane z dużą dokładnością. Startowały one na silnikach o impulsie całkowitym od 10 do 20 Ns.



Zygmunt Janecki z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej z modelem radzieckiego pojazdu rakietowego typu „Sojus”. Zajął on trzecie miejsce.

W tej konkurencji pierwsze miejsce zdobył Juliusz Jarończyk, który uzyskał największą ilość punktów w wyniku oceny technicznej i za prawidłowy lot modelu „Diamanta”. Sumą 2530 pkt. zdobył on puchar w tej konkurencji, ufundowany przez Zakłady Włókien Sztucznych „Elana” w Toruniu.

Na zakończenie zawodów odbyła się wspólna uroczysta akademicka z udziałem wszystkich uczestników imprezy i zaproszonych gości. Po wysłuchaniu referatu, wygłoszonego przez prof. dra Henryka Mustera na temat: Znaczenie lotu pierwszego człowieka w Kosmos, członek Prezydium ZG TPPR — Czesław Szkudlarz udekorował ośmiu działaczy i zawodników honorową złotą odznaką TPPR. Następnie odczytano wyniki i wręczono najlepszym zawodnikom nagrody i upominki, zaś wszyscy uczestnicy zawodów otrzymali pamiątkowe proporzeczki.

Najlepszym indywidualnym zawodnikiem wszystkich konkurencji został Zygmunt Janecki z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, zdobywając puchar przechodni IV Ogólnopolskich Zawodów Modeli Rakiet o memoriał Jurija Gagarina oraz nagrodę ZG TPPR w postaci bezpłatnej wycieczki do Związku Radzieckiego.

B. KONICKI



Stopa Aeroklubu Grudziądzkiego przygotowuje do startu poza konkursem największy model demonstracyjny na zawodach — olbrzymiego „Wostoka”. Zdjęcia: B. Koszewski (3) i Z. Szajewski (2)



Zygmunt Janecki (z prawej), najlepszy zawodnik tegorocznego memoriału Gagarina, otrzymuje z rąk członka Prezydium ZG TPPR — Czesława Szkudlarza puchar przechodni imienia pierwszego kosmonauty świata.

Ody 11 kwietnia, o godz. 24 min. 11 czasu warszawskiego, wystartowała z Ziemi wyprawa „Apollo-13” z zadaniem wyładowania na Księżycu w rejonie krateru Fra Mauro, wszystko przebiegało normalnie, jeżeli nie liczyć zmiany w składzie załogi. Mianowicie zastąpił go zagrożonego chorobą Thomasa Mattingly przez Johna Swigerta. Pozostali członkowie załogi to: mający lądować na Księżycu weteran trzech lotów kosmicznych (w tym jednego „Apollo-8” w sześcioro Księżycu) – James Lovell i drugi – nowicjusz – Fred Haise.

NORMALNY przebieg miał też lot ku Księżycowi do wczesnych godzin rannych 14 kwietnia i nic nie zapowiadało dramatu. Jak to często bywa w technice, zwłaszcza lotniczej, groza przyszła zupełnie niespodziewanie.

A oto kronika dramatycznych wydarzeń.

Godz. 3 min. 13. Statek odległy jest od Ziemi o 317 520 km i o 100 000 km od Księżycy. Lovell, który przed chwilą dokonał inspekcji statku wyprawowego LM, stwierdza, że stan jego jest doskonały.

Godz. 4 min. 54. Lovell donosi o awarii zasadniczego systemu zasilania w energię elektryczną. Dwa z trzech wodorotlenowych ogniw paliwowych (stosowanych ze względu na lekkość tego rozwiązania), odmówiły pracy. Jest niedobrze, bo do pokrycia zapotrzebowania energetycznego statku niezbędne jest działanie dwóch ogniw, a sprawne pozostało tylko jedno. Nikt jednak nie zdaje sobie sprawy, że jest bardzo niedobrze i ośrodek naziemny w Houston zaleca tylko wyłączenie wszystkich zbędnych urządzeń.

Godz. 5 min. 54. Lovell stwierdza, że następuje spadek ciśnienia w jednym ze zbiorników tlenu.

Godz. 6 min. 0. Alarmujące odkrycie dokonane w Houston – system energetyczny statku dostarczać będzie energii elektrycznej nie dłużej niż przez 15 minut. To już jest stan na pograniczu katastrofy.

Godz. 6 min. 1. Lovell i Haise przechodzą do kabiny statku wyprawowego LM. Stanowi on bowiem zupełnie samodzielny statek i na szczęście całkowicie sprawny, a jego system klimatyzacyjno-łazienkowy i system zasilania w energię elektryczną obliczone są na 4 dni – może nawet 5. Choć niewygodnie, astronauta mogą więc przeżyć w kabine LM przez taki okres czasu. Urządzenia

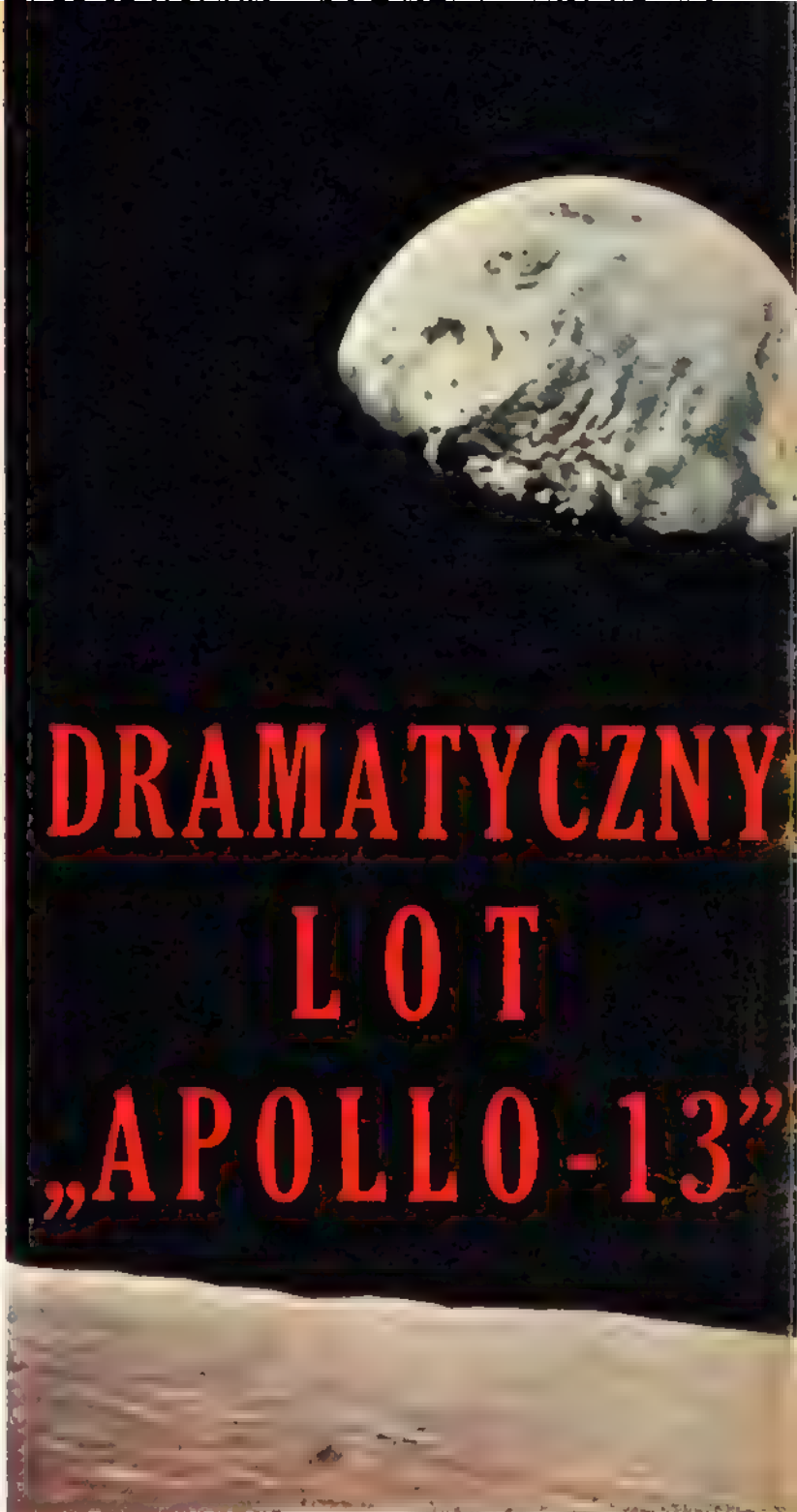
statku LM muszą jednak zasilać też urządzenia kabiny „Apollo”.

Godzina 6 min. 6. Swigert, który samotnie pozostał w kabine „Apollo”, stwierdził, że w ciągu kilku minut ciśnienie tlenu spadło do połowy poziomu normalnego. Co prawda astronauta ze statku LM mogą przyjechać z pomocą swemu koledze, a od biedy nawet przyjąć go jako trzeciego do sprawnej kabiny LM. Wówczas jednak systemy energetyczne kabiny LM zostaną szybko zużyte, a oprócz tego trzeba przecież zachować choćby minimum funkcjonalności kabiny „Apollo”, gdyż tylko w niej można wylądować na Ziemi.

Godz. 6 min. 24. Houston odwołuje program lądowania na Księżycu i podejmuje decyzję o awaryjnym powrocie wyprawy na Ziemię. Nie będzie to jednak proste i bezpieczne. Członkowie statku „Apollo”, choć wypełniony zapasami 18,5 ton paliwa dla silnika rakietowego, jest ze względu na brak energii elektrycznej i uszkodzenia wewnętrzne w istocie rzeczy bezużytecznym wrakiem, a kabina „Apollo” po wyłączeniu prawie wszystkich urządzeń (łącznie z elektronowymi maszynami liczącymi!) spełnia tylko minimum funkcji, wystarczających zaledwie do utrzymania przy życiu Swigerta.

Na szczęście w pełni sprawny jest statek wyprawowy LM i jego silniki rakietowe. Posługując się więc nimi (najpierw silnikiem służącym planowo do hamowania w czasie lądowania na Księżycu, a później nawet silnikiem napędowym kabiny LM służącym do startu z Księżycy), astronauta mają szansę powrotu w statek „Apollo-LM” w sąsiedztwo Ziemi. Astronauta mają łącznie w statku LM prawie 10,5 tony substancji napędowej dla silników.

Trudna jest jednak decyzja, jak wykonać ten manewr. W odruchu paniki chciałoby się zawrócić ku Ziemi jak najszybciej i rzeczywiście jest to rozważane. Wszakże statek dolatuje dopiero do obszaru oddzia-



DRAMATYCZNY LOT „APOLLO-13”



Członkowie wyprawy księżycowej „Apollo-13”. Na zdjęciu z lewej: Fred Haise i James Lovell. Na zdjęciu wyżej: John Swigert.

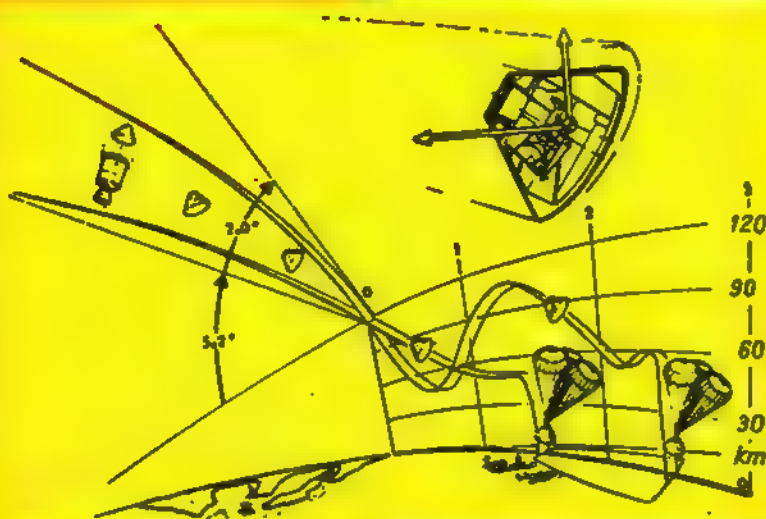


ływania Księżycy, leci więc najwolniej (1 km/s), toteż takie zawrócenie ku Ziemi byłoby możliwe (po odwróceniu uszkodzonego członu rakietowego „Apollo”). Tak, ale zużyto by prawie cały zapas paliwa i praktycznie nie można by wykonać później niezbędnych korektur prędkości i kierunku lotu. Zapada więc decyzja inna. Astronauta pozostają na trajektorii księżycowej. Wiedzie ona bowiem z istoty rzeczy w ten sposób, że statek wleci za Księżyc, obłeci jego odwrotną stronę i zawróci ku Ziemi. Niestety, niedokładnie ku niej, ale mijając ją o 30 000 km, przy czym powrót na Ziemi możliwy będzie dopiero 17 kwietnia wieczorem.

O godz. 9 min 4 zostaje więc włączony na 30 s. silnik hamujący statek LM, aby skorygować prędkość i kierunek lotu całego zespołu. W wyniku tego statek wlatuje 15 kwietnia o godz. 1 min. 27 za Księżycy, oblatuje go po drugiej stronie (zbliżając się na wysokość 251 km) i wylatuje z Księżycy o godz. 1 min. 45, na szczęście prawie dokładnie ku Ziemi. O godz. 3 min. 40 silnik hamujący statek LM zostaje uruchomiony jeszcze raz, tym razem na 4



W ten sposób J. Lovell z wyprawy „Apollo-13” przygotowywał się do chodzenia po Księżycu w specjalnym symulatorze nasiennym ALHT, o 6 stacjach swobodnych.



Powyżej: Schemat powrotu kabiny statku „Apollo-13” z załogą, z niedoświetlonej wyprawy księżycowej. Wejście statku w atmosferę ziemską musiało nastąpić pod kątem min. 1,3 stopnia i max. 1,2 stopnia. A więc korytaryzatorzy mieli tylko 2 stopnie rozwarcia. Obszar wodowania rozciąga się na ok. 1 600 km. Ponieważ jednak namierzony ośrodek kontrolny wie pod jakim kątem kabina wchodzi w atmosferę, miejsce wodowania może być określone z dużą dokładnością.

min. 1 24 s, aby wykonać następną korekturę i przyspieszyć lot powrotny ku Ziemi.

Manewr udaje się, a po jego wykonaniu w zbiornikach członu hamującego statku LM pozostało jeszcze paliwa na ok. 4 min. pracy. Można więc będzie wykonać dalsze niezbędne manewry, których precyzja nie jest duża ze względu na stosowanie ręcznego systemu sterowania i opieranie się o namiary trajektorii wykonywane z Ziemi.

Sytuacja jest więc opanowana. Statek LM działa bezbłędnie i podtrzymuje minimum funkcji kabiny „Apollo”. Odchylenia w jego działaniu, np. wzrost zawartości dwutlenku węgla w kabinie, dają się usunąć. Cały zespół „Apollo-LM” leci ku Ziemi, zaś kabina „Apollo”, w której w ciemnościach i zimnie przebywa ubrany w skafander Swigert, zachowuje niezbędne minimum funkcjonalności.

Daje to poważne szanse ratunku, niestety, są niepewności. Wszystkie zalety bowiem od absolutnie bezbłędnej pracy urządzeń statku wyprawowego LM, a później od tego, czy wadliwie funkcjonująca

kabina „Apollo” umożliwi lądowanie astronautów na Ziemi. Nie ma innego sposobu powrotu na Ziemię, jak w kabinie „Apollo”. Na razie, co jakiś czas, docierają do Ziemi kolejne meldunki o występowaniu różnych stosunkowo niewielkich i dających się opanować, ale niepokojących trudności. Astronauci meldują np., że ze statku wydostają się na zewnątrz opary i jakieś szczątki metalowe. Najprawdopodobniej więc człon rakietowy statku „Apollo” jest uszkodzony przez jakiś niewielki wybuch wewnętrzny. Jest to niepokojące dlatego, że jest w nim przecież aż 18,5 ton „aerozyny-50” i czterotlenku azotu, stanowiących wysokoenergetyczne i samozapalające się po zmieszaniu składniki pędne dla silnika rakietowego członu „Apollo”. Gdyby więc nastąpiła awaria zbiorników – grozi wybuch.

Kolejna korekta lotu (przy pomocy hamującego silnika rakietowego statku wyprawowego LM) została wykonana 16 kwietnia o godz. 5 min 31, trwa 14 s. i ma na celu zmianę prędkości lotu tylko o 2 m/s. Wynik jej jest pomyślny. Pomyślnie też działa system klimatyzacyjno-tlenowy kabiny LM, podtrzymujący rów-

nież warunki życiowe w kabinie „Apollo”. Udało się nawet nieco podnieść temperaturę w kabinie „Apollo”. Co prawda ciągle występują coraz nowe kłopoty, na szczęście niewielkie i dające się opanować. Udało się też zgromadzić w akumulatorach srebrowo-cynkowych kabiny „Apollo” zasób energii elektrycznej potrzebny na powrót na Ziemię. O godz. 8 min. 13 astronauty mają jeszcze jednak 260 tys. km do Ziemi.

Zostaje ostatecznie opracowany i ogłoszony program powrotu na Ziemię, który nie ulegnie już w zasadzie jakimś istotnym zmianom. Wygląda on następująco. 17 kwietnia o godz. 13 Lovell i Haise powrócą do kabiny „Apollo”. O godz. 14 zostanie wykonana ewentualna korekta prędkości i kierunku lotu (oczywiście znowu przy użyciu hamującego silnika rakietowego statku LM). O godz. 15 min. 30 zostanie odrzucony od kabiny „Apollo” uszkodzony człon rakietowy statku „Apollo”, a o godz. 17 będzie odrzucony od niej także statek wyprawowy LM. O godzinie 18 min. 53 nastąpi wylot kabiny „Apollo” do atmosfery, zaś o godz. 19 min. 7 jej wodowanie na Oceanie Spokojnym między wyspami Samoa i Nową Zelandią (systemy kabiny „Apollo”, przewidziane na 45 min. działania, będą więc musiały działać przez 127 min.)

Cały świat czeka z niepokojem, zaś okręty i statki różnych państw (m.in. ZSRR) przebywające w tych okolicach otrzymują od swych rządów polecenia włączenia się do akcji ratunkowej.

Załoga uszkodzonego statku, choć zmęczona, nadal zachowuje imponujący spokój, opanowanie i sprawną działalność, wywiązując się z kolejnych zadań lepiej niż oczekuje Houston.

16 kwietnia o godz. 0 min. 10 nastąpiła jeszcze jedna awaria. Jeden z sześciu akumulatorów elektrycznych statku LM zaczął przegrzewać

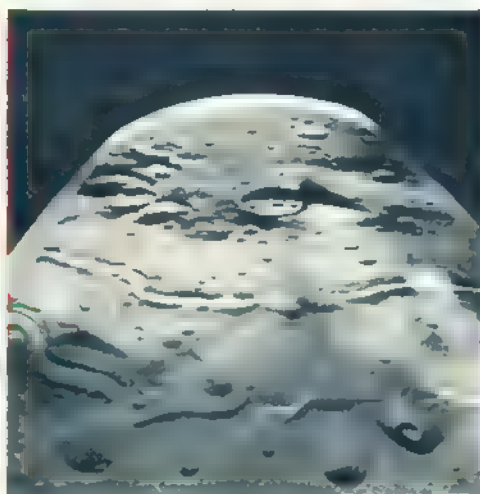
się, toteż Houston polecił jego wyłączenie. Później okazało się jednak, że prawdopodobnie niesprawny jest wskaźnik temperatury, a nie akumulator. W momencie, gdy wykryto tę awarię, czyli na 43 godz. i 33 min. przed planowanym wodowaniem, zapasy statku określono następująco: tlen – na 174 h, wodortlenek litu (wchłaniający z atmosfery kabin dwutlenek węgla) – na 164 h, woda – na 166 h, energia elektryczna – na 110 h.

Były to zapasy całkowicie wystarczające na bezpieczny powrót na Ziemię, chyba że nastąpiłyby jakieś nowe awarie urządzeń statków.

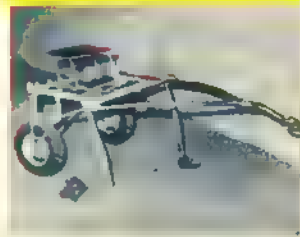
A oto przebieg ostatnich wydarzeń. O godz. 13 min. 53 nastąpiła korekta prędkości o niecały 1 m/s. Wykonano ją przy pomocy 4 silników korekcyjno-orientujących statku LM, które działały przez 23 s. O godz. 15 min. 19 statek był oddalony od Ziemi o 55 960 km i leciał z prędkością 3,44 km/s. O godz. 15 min. 23 nastąpiło pomyślne odrzucenie członu rakietowego statku „Apollo”, a o godz. 17 min. 44 także statek wyprawowy LM. Kabina „Apollo” wleciała do atmosfery prawidłowo, ale z rekordowo dużą prędkością 44 500 km/h (normalnie 39 500 km/h) o godz. 18 min. 53. Pancierz kabiny nagrzał się do 2 200 st C, zaś przeciążenia osiągnęły wartość 6 g. O godzinie 19 rozwinęły się małe spadochrony, potem spadochrony główne. Wodowanie kabiny „Apollo” nastąpiło 17 kwietnia o godz. 19 min. 9 w planowanym rejonie w odległości 7 km od oczekiwającego na nią lotniskowca „Iwo Jima”. Bezpośrednio po wodowaniu astronauty zostali wyłowieni przez oczekujące na nich śmigłowce.

Tak zakończyła się najbardziej dramatyczna wyprawa w dotychczasowej historii astronautyki. Przyczyny jej niepowodzenia bada specjalna komisja rządowa USA.

Dr inż. ANDRZEJ MARKS



Wyżej z lewej: Planowany rejon lądowania (krater Fra Mauro) na Księżycu, oglądany w symulatorze w Houston. Wyżej: Nowa kamera filmowa KVA (16 mm), która miała zapewnić wyjątkowo dobre zdjęcia z Księżycy. Niżej: Pierwszy wózek księżycowy MET. Niżej z lewej: Rysunek pokazujący zniszczoną wybuchem zbiornik z tlenem części pokrycia (3 x 5 m) członu silnikowego zespołu „Apollo-13”.



SAMOLOT rozpoznawczo-bombardujący produkowany seryjnie od 1915 r. w Austrii (zakłady „Aviatik”) i w Niemczech („Deutsche Aviatik”) dla lotnictwa austro-węgierskiego i niemieckiego. Do 1917 r. samoloty Aviatik B-II były używane na wszystkich frontach I wojny światowej. Pod koniec wojny samoloty tego typu zostały wycofane z frontu i przekazane do szkolenia oraz treningu załóg.

W lotnictwie polskim ok. 15 płatowców Aviatik B-II pełniło w latach 1918–1920 służbę w jednostkach liniowych. Wobec braku oryginalnych silników i części zamiennych oraz wprowadzonych poważnych zmian w konstrukcji, wszystkie samoloty Aviatik B-II użytkowane w Polsce odróżniały się od standardowych maszyn produkcji austriackiej.

Aviatik B-II był jednosilnikowym dwumiejscowym dwupłatem konstrukcji drewnianej. Silnik Austro-Daimler o mocy 120 KM. Śmigło dwułopatowe, drewniane. Samoloty użytkowane w Polsce posiadały silniki: Austro-Daimler (120 KM), Argus (120 KM) lub Mercedes Benz (120–145 KM).

Uzbrojenie, 1 k. masz. Browning kal. 7,62 mm, 2 bomby 15 kg.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 13,90 m, długość — 7,75 m, wysokość — 3,20 m, pow. nośna — 35,20 m².

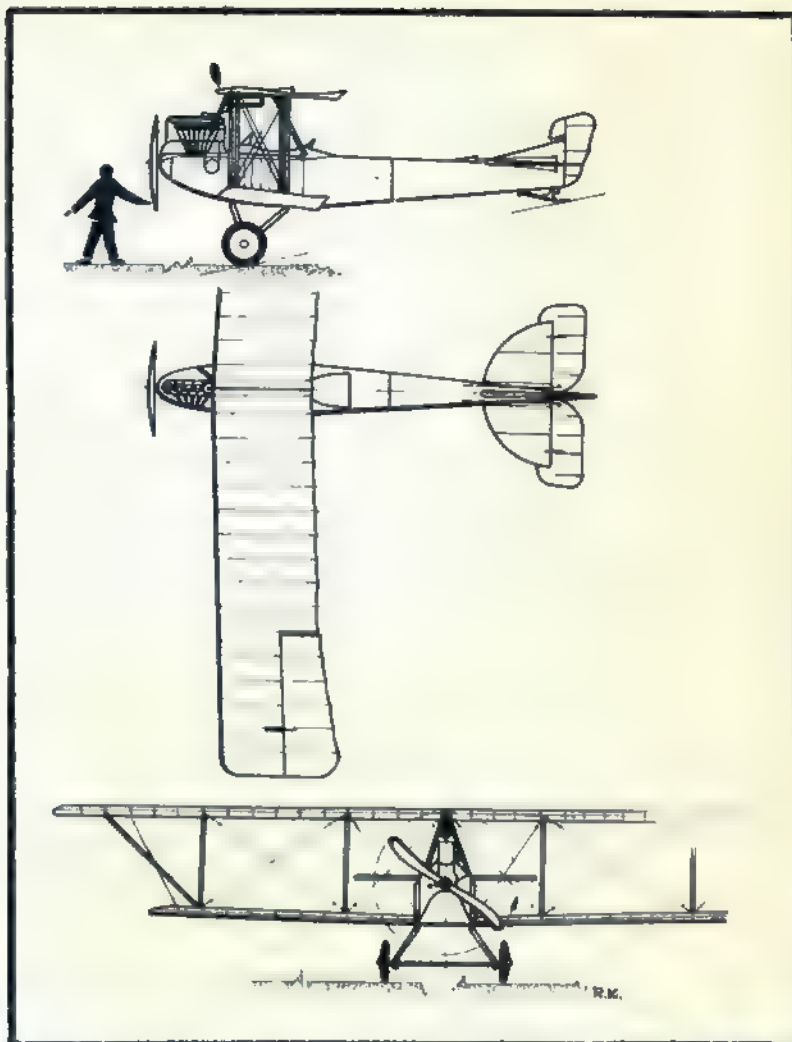
Ciężary: Ciężar własny — 562 kg, ciężar całkowity — 880 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 110 km/h, prędkość przelotowa — 185 km/h, prędkość min. — 65 km/h, pułap — 2 500 m, zasięg — 420 km.

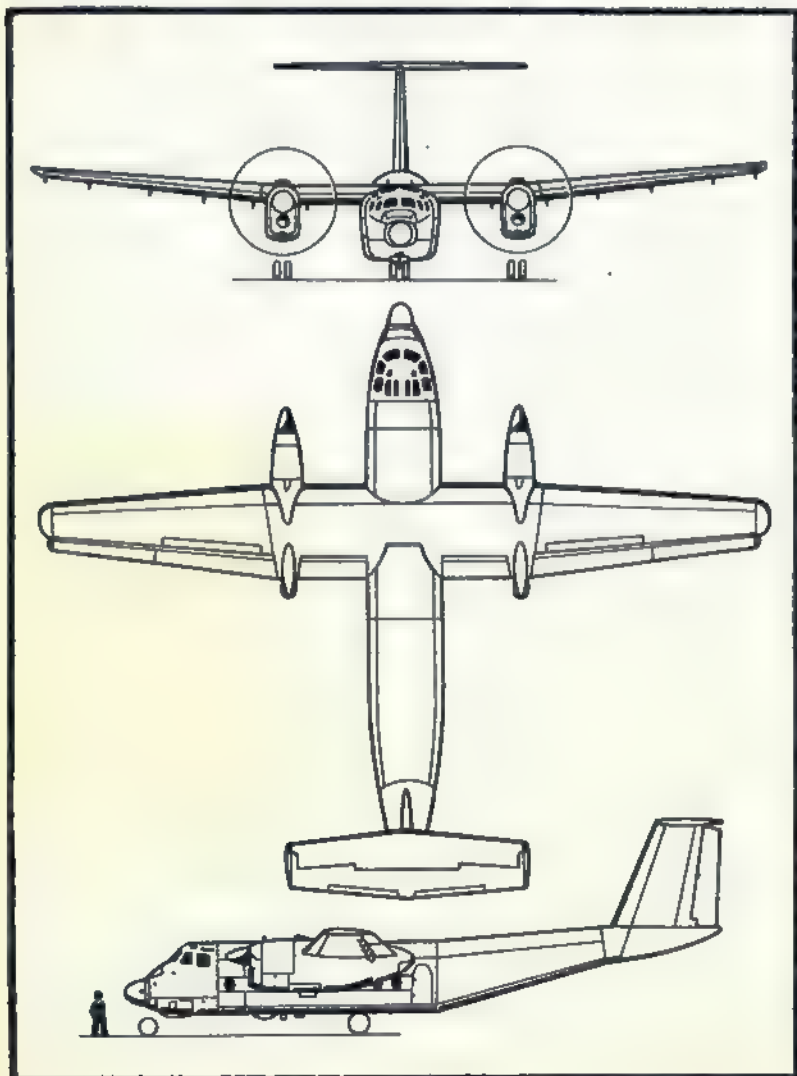
RYSZARD KACZKOWSKI



Samolot dwumiejscowy Aviatik B-II.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



DE HAVILLAND DHC-5 „BUFFALO”

W 1963 r. został rozpisany konkurs na transportowy samolot krótkiego startu i lądowania dla armii USA. W konkursie tym wzięło udział 35 firm lotniczych. Dość niespodziewanie zwycięzcą okazała się kanadyjska wytwórnia De Havilland, która wystąpiła z projektem samolotu DHC-5 „Buffalo”, będącym rozwinięciem popularnego i dawniej znanego DHC-4 „Caribou”. Główna modyfikacja polegała na powiększeniu przekroju kadłuba i zastosowaniu mocniejszych silników turbinowych (w miejsce tłokowych), co w efekcie przyniosło wzrost zabieranego ładunku, przy zachowaniu osiągniętych. Prototyp samolotu oblatano 9.IV.1964 r. Cztery samoloty dostarczono do oceny do USA (oznaczenie CV-7A), piętnaście zamówiono dla sił zbrojnych Kanady (oznaczenie CC-115), a 13 dla lotnictwa brazylijskiego. Zapowiadana jest 55-miejscowa wersja cywilna DHC-5A.

„Buffalo” jest dwusilnikowym, wolnonośnym grzędopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła mają profil laminarny NACA z rodziny 64 i 65. Wznios 50°, tylko w skrajnych częściach trapezowych. Konstrukcja wielodźwigarowa. Dwuszczałinowe kłapy na całej rozpiętości. Skrajne odcinki kłap spełniają również funkcje lotek (sterowanie poprzeczne), w czym pomagają im spoiery uruchamiane hydraulicznie.

Kadłub wykonany z duralu o dużej wytrzymałości, ze specjalnie wzmocnioną podłogą, może pomieścić samobieżną rakietę „Pershing”, haubicę 165 mm lub niewielką ciężarówkę, albo też 41 żołnierzy względnie 35 spadochroniarzy. W wersji sanitarnej zabiera 30 rannych na noszach i 6 siedzących. Załoga — 3 osoby. Załadowanie sprzętu po rampie w tylnej części kadłuba. Sterowanie hydrauliczne. Podwozie wciągane, o kołach zdwojonych.

Silniki turbinowe T64-GE-10 o mocy 2 850 KM każdy (w wersji amerykańskiej) lub T64/P2 (2 x 3035 KM) w wersji kanadyjskiej. Zbiorniki integralne w częściach środkowych i gumowe w częściach skrajnych skrzydeł. Całkowita pojemność — 7 900 l. (J. S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 29,26 m, długość CV-7A (CC-115) — 23,57 (24,06) m, wysokość — 8,73 m, pow. nośna — 97,8 m², ładownia 46,5 m³.

Ciężary: Ciężar własny — 10 500 kg, ładunek (max.) — 6 779 kg, ciężar całkowity (max.) — 18 599 kg.

Osiągi (CV-7A): Prędkość max. (3 000 m) — 435 km/h, prędkość dop. — 337 km/h, prędkość przelotowa (3 000 m) — 435 km/h, prędkość przeciągnięcia — 120 km/h, wznoszenie — 9,5 m/s, pułap — 8 150 m, rozbieg — 317 m, dobieg — 186 m, zasięg max. — 3 490 km, zasięg (max. ładunek) — 616 km.



SLAWNE

KONSTRUKCJE

LOTNICZE

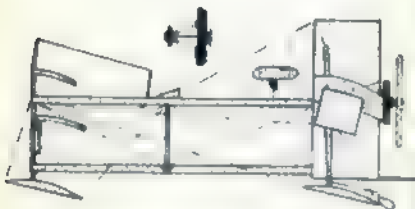
ANDRZEJ GLASS



COANDA (1910)

Zamieszkały w Paryżu Rumun, Henri Coanda, zbudował w 1910 r. samolot, na którym zastosowane zostały dwa nowe rozwiązania konstrukcyjne. Zamiast śmigła miał on otunelowany wentylator, czyli było to pierwsza próba zastosowania napędu, który przyjął się dopiero 50 lat później w postaci dwuprzepływowych silników wentylatorowych. Drugą nowością były walnonośne skrzydła o grubym profilu. Samolot nie był udany i wykonał tylko krótki skok.

Samolot był dwupłatem. Kadłub wzorowany na kadłubie samolotu Antoinette. Skrzydła o konstrukcji z rur stalowych, z pokryciem klejonym z kilku warstw forniru. Silnik Clerget 50 KM. Rozpiętość - ok. 10 m, pow. nośna - ok. 22 m, ciężar własny - 420 kg, ciężar całkowity - 540 kg.



FABRE (1910)

Pierwszy latający wodnosamolot zbudował Francuz, Henri Fabre. Dnia 28.III. 1910 r. wykonał lot na odległość 500 m. Najdłuższy lot miał 6 km. Samolot ten był jednopłatem o układzie kaczki i o drewnianej konstrukcji. Dźwigary skrzydeł i sterów oraz belki kadłuba - konstrukcji kratowej z listew drewnianych, wykrzyżowanych drewnianymi rozpórkami. Wysoki dźwigar, umieszczony na krawędzi natarcia skrzydła, wystawał ponad skrzydło, a powietrze przelatowało poprzez krawownicę. Pod dźwigarem umocowane były elastyczne listwy-żebra, na które zakładane było płócienne pokrycie, zdejmowane jak żagle z jachtów. Fotel pilota znajdował się na środku górnej belki kadłuba. Usterzenie poziome umieszczone z przodu kadłuba. Samolot miał jeden pływak z przodu i dwa pod skrzydłami. Silnik gwiazdowy, rotacyjny 7-cyl. Gnome 50 KM ze śmigłem pchającym.

Rozpiętość - 14 m, długość - 8,5 m, wysokość - 3,5 m, pow. nośna - 17 m², ciężar własny - 300 kg, ciężar całkowity - 380 kg, prędkość max. - 89 km/h.



TY-154

W/O „AVIAEXPORT”
OFERUJE SAMOŁOT

TU-154

Samolot jest przeznaczony do przewożenia pasażerów i ładunków na liniach zagranicznych długości od 500 do 5500 km.

Napęd samolotu stanowią 3 silniki turbopodrzutowe typu NK-8-2, o ciągu startowym 9500 kp każdy.

Wypożyczenie kabin pasażerskich odpowiada najnowszym wymogom estetyki i komfortu. W samolocie można umieścić do 164 foteli pasażerskich.

Systemy: wentylacyjne, ciśnieniowe i ogrzewcze stwarzają w kabinach przyjemny mikroklimat.

Umieszczenie silników w tylnej części kadłuba samolotu znacznie zmniejsza poziom szumu w kabinach pasażerskich.

TU-154 jest wyposażony w pomocniczy zespół napędowy, zapewniający niezależny rozruch silników, klimatyzację powietrza w kabinach pasażerskich podczas postoju na ziemi, jak również sprawdzenie urządzeń samolotu bez konieczności uruchamiania silników głównych.

Wszystkie podstawowe systemy bezpieczeństwa samolotu są podwójne, a niektóre nawet potrójne.

Kompleksowe wyposażenie pilotażowo-nawigacyjne i radioelektroniczne zapewnia automatyczną nawigację i prowadzenie samolotu w każdych warunkach meteorologicznych oraz automatyczne podejście do lądowania według sygnałów naziemnych radiolotami VOR/ILS (według drugiej kategorii Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego - ICAO).

Prędkość przelotowa samolotu Tu-154 na wysokości 11 000 metrów wynosi 850-950 km/h, ładunek handlowy - 20 000 kg.

O bliższe szczegóły prosimy zwracać się pod adresem:

W/O „AVIAEXPORT”, Moskwa, T-200, ZSRR
Adres telegraficzny: Aviaexport, Moskwa
Telefon: 244-26-86
Dalekopis: 257

V/O AVIAEXPORT • USSR • MOSCOW



PILOT ZAWODOWY

Jak zostać pilotem samolotów pasażerskich, a jak pilotem samolotów wojskowych? - pytają Piotr Stankiewicz z Katowic, Jacek Pszczółkowski z Ciechanowa i Janusz Kordos z Grodzkowa.

Pilot samolotów pasażerskich w Polskich Linjach Lotniczych LOT rekrutują się spośród doświadczonych pilotów cywilnych i wojskowych. Nim jednak zasiadą za sterami samolotów pasażerskich w charakterze II pilota, przechodzą półroczne szkolenie teoretyczne i praktyczne, zakończone egzaminami przed państwową

Lotniczą Komisją Egzaminacyjną.

Pilotów samolotów wojskowych kształcą natomiast Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza oraz Szkoła Chorążych Personelu Latającego Wojsk Lotniczych w Dęblinie. Absolwenci pierwszej ze szkół otrzymują dyplom inżyniera pilota i służą w jednostkach myśliwskich. Natomiast absolwenci Szkoły Chorążych zostają pilotami wojskowych samolotów transportowych i śmigłowców. Do VOSL przyjmowani są maturzyści, tak z przeszkołeni, jak i bez tego przeszkoleni. Do Szkoły Chorążych przyjmowani są także maturzyści, na ogół bez przeszkolenia lotniczego. Szczegółowych informacji o przyjęciu do szkół wojskowych udzielają wszystkie terenowe sztaby wojskowe.

Podstawowe szkolenie szybowcowe, a potem samolotowe, odbyć można we wszystkich aeroklubach regionalnych. Na szkolenie

szybowcowe przyjmowani są kandydaci, którzy uczęszczają do liceum lub technikum i ukończyli 16 lat życia oraz posiadają zezwolenie rodziców na takie szkolenie. Na szkolenie podstawowe na samolotach przyjmowani są piloci szybowcowi II klasy w wieku do 24 lat. Bez zezwolenia rodziców szkolenie praktyczne w powietrzu rozpocząć można po ukończeniu 18 lat życia.

ASTRONAUTYKA

"Skrzydłata" ma podtytuł tygodnika lotniczego i astronautycznego. Niestety astronautyka stanowi tylko niewielką część wszystkich publikacji. Szczególnie mało jest serwis zdjęciowy o tematyce astronautycznej. Sądzę, że właśnie "Skrzydłata" powinna mieć na względzie jak najszerszą popularyzację astronautyki i jej osiągnięć w społeczeństwie. Należy się też liczyć z gronem zapalonych hobbystów, do których i ja należę, zbierających wszystkie informacje i zdjęcia dotyczące osiągnięć kosmonautyki. W imie-

niu własnym i chyba wszystkich entuzjastów astronautyki proszę o więcej astronautyki w "Skrzydłacie" - pisze Antoni Zapart ze Złotoryi.

Z uwagą przeczytaliśmy list naszego Czytelnika. Ze względu na ograniczoną objętość numeru i rozległość tematyki, jaką się zajmujemy, astronautyka z konieczności musi się zamknąć w określonych poręczach. Oczywiście będziemy się starać, w miarę posiadanych możliwości, rozszerzać tematykę astronautyczną w naszym piśmie.

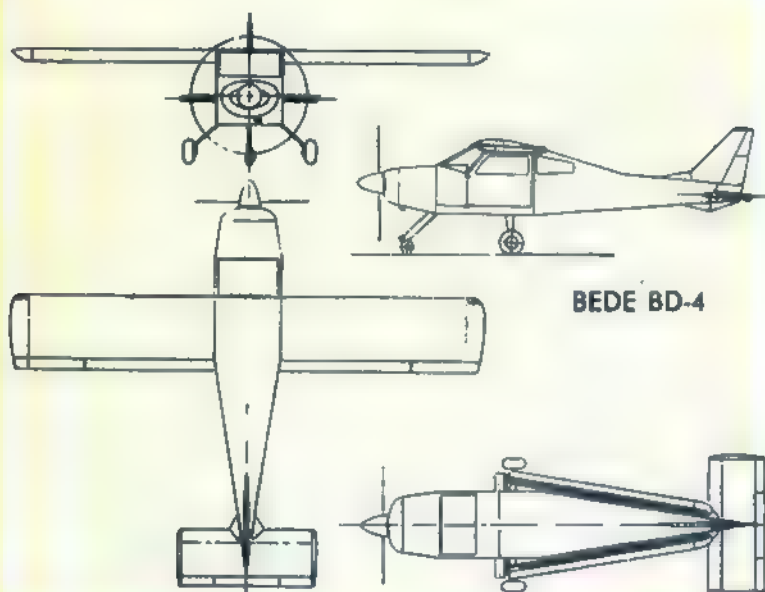
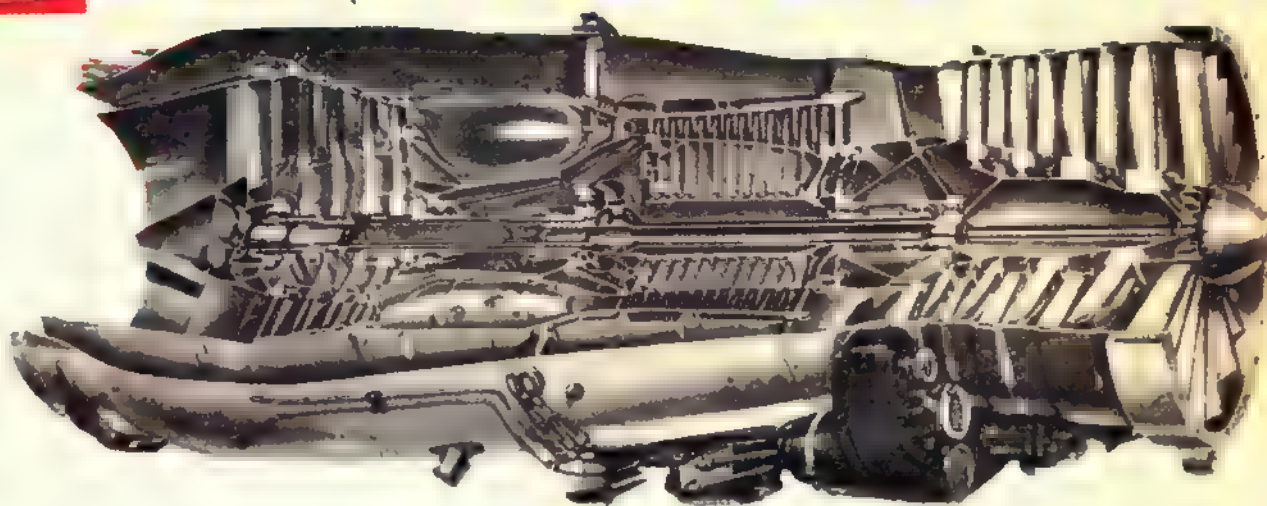
MECHANIK
SAMOŁOTOWY

Marek Czuba - Słupsk. Pracę mechanika lotniczego otrzymać można m.in. w aeroklubach regionalnych, które znajdują się we wszystkich miastach wojewódzkich (oprócz Koszalina) oraz wielu miastach powiatowych. Przyjęcie do pracy zależy jednak bezpośrednio od możliwości i decyzji przyszłego, ewentualnego pracodawcy.

SILNIK DWUPRZEPŁYWOWY

Przekrój turbiniowego silnika dwuprzepływowego „Opay-Junior” o ciągu max. 3 954 kp. Silnik jest stosowany m. in. w samolotach pasażerskich: DH-133, BAC-111 i F-28. Jednostkowe zużycie paliwa (przy prędkości — 780 km/h, na wysokości — 7 000 m i przy ciągu — 1 345 kp) — 0,784 kg/kp/h.

Ciężar własny silnika z wyposażeniem — 918 kg. Długość — 2,8 m, średnica — 0,94 m.



BEDE BD-4

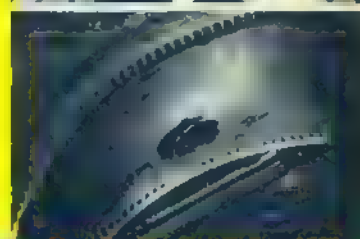
ENDOSKOPIA

Optyczne metody endoskopii (skopii), służące dotąd w medycynie do oglądania wnętrza niektórych narządów ciała ludzkiego, znalazły ostatnio zastosowanie w przemyśle lotniczym. Wzorniki tego rodzaju są wprowadzane do trudno dostępných miejsc w konstrukcji silników turbiniowych (np. stopni sprężarki oraz komór spalania), a następnie wykonywane są zdjęcia fotograficzne. Na zdjęciach z prawej: Widok urządzenia oraz widok wzornika we wnętrzu silnika RB-409 „Trent”.



BD-4

Rysunek stanowi uzupełnienie opisu 3 — 4-miejscowego samolotu BD-4, produkowanego w zestawie części do montażu amatorskiego. Rozpiętość — 7,77 m, długość — 6,07 m, wysokość — 1,85 m, głębokość płata — 1,32 m, profil płata — NACA 64 015, wydłużenie — 8. Ponad 70% krawędzi spływu zajmują klapy blokowane w 4 położeniach: 0,15, 30 i 45 stopni. Łatki różnicowe na końcach krawędzi spływu. Silnik o mocy 100 do 200 KM.



Zdjęcia i rysunki: „Junyj Technik”, „Aero-Revue”, „Avia”, „Air-Cosmos”.



PIERWSZY RAKIETOWY

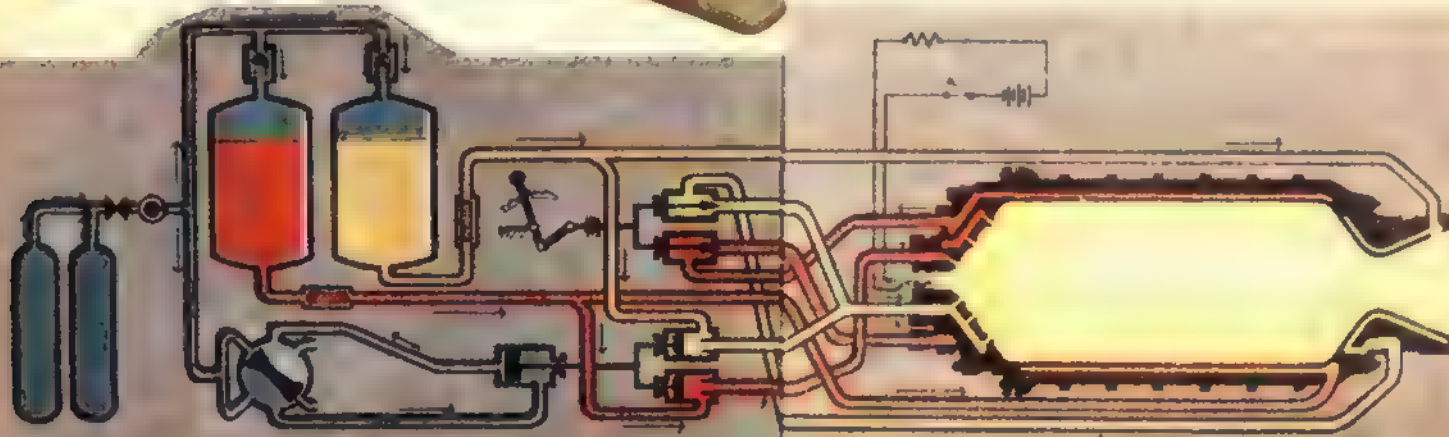
Przekrój perspektywiczny przedstawia pierwszy raketowy samolot myśliwski BI-1, zbudowany w ZSRR oraz jego silnik na paliwo ciekłe. Na samolocie tym pilot doświadczałny G. Bachchwanditi wykonał 15 maja 1942 r. pierwszy lot, który trwał 3 min i 9 s. Konstrukcja mieszana. Uzbrojenie: 2 działka 20 mm, zapas amunicji — po 45 pocisków.

Rozpiętość — 6,48 m, długość — 5,25 m, pow. nośna — 7,0 m². Ciężar własny — 900 kg, ciężar całkowity — 1 000 kg. Czas wznoszenia na 5 000 m — 2 min. Max. prędkość obliczeniowa — 300 km/h. Max. prędkość uzyskana — ponad 300 km/h. Czas trwania lotu — 8 do 15 min.



Silnik raketowy D-1a o ciągu 1 100 kp, konstrukcji inż. Duzskina.

27 marca 1943 r. samolot BI-1 uległ katastrofie przy przekroczeniu prędkości 300 km/h na wysokości 3 000 m. Przyczyną było nie znane wówczas zjawisko strysy (fajowego związane z tzw. barierą dźwięku, do której BI-1 zbliżył się).





LOTNICY POLSCY

NA FRONTACH DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ

WYDANIE
SPECJALNE

SKRZYDLATA POLSKA

MAJ 1970

Od pierwszego dnia agresji hitlerowskiej, we wrześniu 1939 r., lotnicy polscy podjęli pełną poświęcenia i bohaterstwa walkę z przeważającymi siłami wroga. Walkę tę prowadzili nieprzerwanie w okresie minionej wojny. Samoloty z biało-czerwonymi szachownicą walczyły nad Europą, Afryką, a nawet Azją, zaś od 1944 r. na głównym froncie wojny — radziecko-niemieckim. Lotnicy polscy, gdy otrzymali nowoczesne samoloty wojenne, dowiedli, że mogą być mistrzami. Uczestniczyli oni w trudnych i ważnych strategicznie operacjach lotniczych. Swoją obecnością w powietrzu przypominali nieustannie niemieckiej Luftwaffe, że walczyć nadal, mimo kłamliwej propagandy hitlerowskiej, twierdzącej, że lotnictwo polskie przestało istnieć na zawsze. Udziałem i wynikami w walce lotnicy nasi przyczynili się do ostatecznego zwycięstwa. Stanowili oni czołową pod względem liczebności i możliwości bojowych siłą powietrzną w lotnictwie sojuszników.

Z okazji 25-lecia zwycięstwa, redakcja nasza podjęła próbę zebrania najważniejszych wydarzeń związanych z udziałem lotników polskich na frontach II wojny światowej i opublikowania ich w formie specjalnej wkładki naszego tygodnika.

(red)



Na samolotach myśliwskich P-11 stacjonowały zwycięskie walki z maszynami hitlerowskimi.



Szczątki pierwszego zestrzelonego samolotu w II wojnie światowej Do-17, przez ppor. pil. Władysława Gnyśa.



„Karase” 42 eskadry rozpoznawczej Armii „Pomorze” na lotnisku polowym Zielonka koło Warszawy.



Jeden z samolotów R-XIII, wchodzący w skład 7 eskadry obserwacyjnych. Niżej: Lotnisko Okęcie w Warszawie, samoloty myśliwskie oraz samolot bombowy PZL-37 „Łoś”.



WRZESIEŃ 1939

Jednostki lotnictwa polskiego nie zostały zniszczone przez Luftwaffe w pierwszym dniu wojny. Dzień wcześniej znalazły się na przygotowanych uprzednio lotniskach polowych.

Lotnictwo polskie — według pika Władysława Zaczekiewicza — było w stanie wystawić do działań bojowych we wrześniu 1939 r. 390 samolotów bojowych:

7 dywizjonów myśliwskich, łącznie 184 samoloty,

4 dywizjony i eskadrę bombową, łącznie 86 samolotów;

7 eskadr rozpoznawczych i 13 obserwacyjnych, łącznie 154 samoloty.

Niemcy hitlerowskie dysponowały przeciwko Polsce 1939 samolotami (wg książki C. Bekkera, str. 455).

Polskie lotnictwo myśliwskie zestrzeliło na pewno 150 samolotów (ponadto uszkodzonych 50), lotnictwo bombowe i rozpoznawcze 8 oraz obrona przeciwlotnicza 83. Wapomniany C. Bekker podaje w swej książce o wiele większe straty Luftwaffe w kampanii wrześniowej. Wynoszą one: 734 żołnierzy, 285 samolotów zniszczonych 279 uszkodzonych.

Straty polskiego personelu latającego, według niekompletnych danych, wynoszą 334 żołnierzy.

Najlepsze wyniki w zestrzelonych na pewno samolotach uzyskali:

6½ ppor. pil. Stanisław Skalski

4 ppor. pil. Hieronim Dudwał

3½ ppor. pil. Czesław Głowczyński

3½ ppor. pil. Włodzimierz Gedymin

3 kpt. pil. Miroslaw Leśniewski

Pierwszy samolot hitlerowski (Do-17) w II wojnie światowej zestrzelił 1 września 1939 r. o godzinie 5.20 ppor. pil. Władysław Gnyś z Krakowskiego Dywizjonu Myśliwskiego.

FRANCJA 1940

Po kampanii wrześniowej pierwsza grupa polskich lotników przybyła do Francji w październiku 1939 roku.

Na dzień 14 maja 1940 roku Polskie Siły Powietrzne we Francji przedstawiały się następująco:

Lotnictwo myśliwskie (4 dywizjony). Tylko 1/143 Dywizjon Myśliwski „Warszawski” był całkowicie zorganizowany i przygotowany do walki. Personel pozostałych trzech dywizjonów znajdował się w okresie szkolenia względnie oczekiwania na samoloty.

Lotnictwo bombowe. Jedyne dywizjon osiągnął gotowość bojową 24 maja 1940 roku, ale nie został skierowany do walki.

Lotnictwo rozpoznawcze (2 dywizjony). Pierwszy czekał na samoloty, a drugi znajdował się w okresie przeszkolenia.

W początkach czerwca 1940 roku liczebność polskiego personelu lotniczego we Francji osiągnęła 7 000 ludzi.

W działaniach we Francji wzięło udział jedynie polskie lotnictwo myśliwskie.

W drugiej połowie maja 1940 roku utworzono we Francji 23 klucze myśliwskie. 12 z nich skierowano do dywizjonów francuskich, natomiast 10 rozmieszczono po kraju dla obrony centrów przemysłowych. W skład klucza wchodziło od 3 do 7 samolotów.

W maju i w czerwcu 1940 r. 136 polskich pilotów myśliwskich zestrzeliło

na pewno 51 samolotów hitlerowskich nad Francją. Poległo 13 pilotów.

Polscy myśliwcy walczyli na samolotach Morane-408, Caudron-714, Curtiss-75, Devotine-520 i Bloch-152. Cieszyli się opinią doskonałych pilotów, uzyskali wielokrotnie pochwały w rozkazach Armii Francuskiej.



Gen. Władysław Sikorski w jednostce lotnictwa polskiego we Francji (baza Lyon-Brön).

KIERUNEK: WYSPA

Po ewakuacji lotników z Francji i przybyciu na wyspę — do Anglii, cały polski personel latający i techniczny przystąpił do intensywnego szkolenia, nauki języka angielskiego, zaznajamiania ze sprzętem i dostosowania się do nowych warunków organizacyjnych.

Pierwszym pilotem polskim, który zestrzelił nad Anglią samolot hitlerowski (19 lipca 1940 r.), był por. pil. Antoni Ostowicz. Pilot ten zginął jako pierwszy Polak nad Anglią (11 sierpnia 1940 r.).

BITWA O W. BRYTANIĘ



Piloci dywizjonu myśliwskiego 303 powracający po zwycięskich walkach powietrznych.

Bilans zwycięstw lotników polskich w „Bitwie o Anglię” (od 8 sierpnia do 31 października 1940 r.) zamknął się liczbą 203 samolotów hitlerowskich zniszczonych na pewno, 38 uszkodzonych prawdopodobnie i 36 uszkodzonych. W krytycznych momentach powietrznych zmagania w obronie Anglii walczyło 141 pilotów polskich. Stanowiło to ponad 18% ogółu pilotów myśliwskich obrony. W końcowej fazie tej bitwy myśliwcy polscy stanowili nawet jedną piątą załóg samolotów myśliwskich broniących Anglii. Straty 33 pilotów.

Zwycięstwa polskich pilotów myśliwskich według przynależności organizacyjnych:

16 — Dywizjon 303

110 — Dywizjon 303

77 — piloci latający w RAF-ie

Zestawienie najlepszych indywidualnych osiągnięć polskich pilotów w „Bitwie o Anglię”:



Wynik celnego strzału. W „Bitwie o Anglię” Polacy zestrzelili 203 samoloty hitlerowskie.



Samoloty typu Hawker „Hurricane”, należące do dywizjonu 302, lądują w szyku po walce.

17 — ppor. pil. Józef Frantisek (pilot

czechi), Dyon 303

15 — kpt. pil. Witold Urbanowicz.

Dyon 303

8 — sierż. pil. Antoni Głowacki, Dyon

501

8 — por. pil. Zdzisław Henneberg,

Dyon 303

8 — ppor pil. Jan Zumbach, Dyon 303

WALKA O ATLANTYK



304 Dywizjon Bombowy Śląski Obrony Wybrzeża stoczył 31 walk powietrznych nad Atlantykem.

W wielkiej bitwie o Atlantyk; to maczy o wolną drogę morską między Ameryką i Anglią (od 10 maja 1941 r. do 8 maja 1945 r.), brały udział zarówno floty sprzymierzonych jak i lotnictwo. W tej bitwie uczestniczyła nie tylko Polska Marynarka Wojenna, ale także Polskie Siły Powietrzne. Dywizjon Bombowy 304 od dnia 10 maja 1942 r. skierowano do Dowództwa Obrony Wybrzeża i do końca wojny nieprzerwanie pełnił on służbę nad morzem. Polegała ona na patrolowaniu, stawianiu min, osłanianiu konwojów, bombardowaniu okrętów nieprzyjacielskich i na służbie ratowniczej. Była to ciężka i wyczerpująca praca, choć mało efektowna. Loty wykonywano długie, więc samolot nie mógł zabrać dużego ładunku bomb. Istniały duże szanse spotkania myśliwców wroga.

Dla dywizjonu pamiętna jest data 10 października 1942 r., kiedy to pojedynczy „Wellington” stoczył zwycięską walkę z 5-cioma Junkersami Ju-88.

Dywizjon 304 wykonał: 2 453 zadań (21 331 godzin operacyjnych) i atakował 33 okręty podwodne. Ma na swoim koncie zatopione okręty podwodne niemieckie: U-44 i U-321.

Dywizjon stracił podczas działań nad oceanem 70 ludzi z personelu latającego.

Nie tylko dywizjon 304 brał udział w Bitwie o Atlantyk. Pośrednio lub bezpośrednio uczestniczyli w niej wszystkie dywizjony: minując wody nieprzyjaciela, patrolując, bądź pełniąc służbę ratowniczą. Np. dywizjon 307 zestrzelił nad Zatoką Biskajską na pewno 10 samolotów i uszkodził dwa statki wroga.

CIĄG DALSZY NA STR. II



Bombardowanie hitlerowskiego okrętu podwodnego przez samolot Obrony Wybrzeża.

Dywizjon myśliwski dzienny Polskich Sił Powietrznych w Anglii składał się z dwóch eskadr (Flight) po sześć samolotów. Dowódcą dywizjonu był oficer w stopniu majora (S/L), dowódcy eskadr w stopniu kapitań (F/L). Dywizjon w warunkach bojowych miał 24 pilotów. Polskie dywizjony dysponowały na ogół od 28 do 32 pilotami, dzięki czemu w najtrudniejszych okresach walki mogły wykazać się najwyższym wynikiem bojowym, który wynosił na ciągu trzech dni. Po jednym dniu przerwy dywizjon wracał do swych zadań. Dywizjon dysponował 4 samolotami zapasowymi.



Załogi polskiego lotnictwa bombowego zrzucały 14 788 ton bomb, w tym 1502 ton min.

Dywizjon bombowy ciężki Polskich Sił Powietrznych w Anglii miał dwie eskadry po 6 samolotów. Początkowo przy 24-etatowych załogach dysponował on liczbą do 170 członków załóg, w 1942 roku był blisko 400 ludzi, a pod koniec wojny stan dywizjonu osiągnął 530 ludzi. Dysponował on 4 samolotami zapasowymi, a często nawet więcej. Dowódcy — jak w dywizjonie myśliwskim.

OBRONA MIAST ANGLISKICH



Dywizjony myśliwskie z powodzeniem broniły miast angielskich przed wyprawami bombowymi wroga.

Od października 1940 r. naloty niemieckie nad Anglią odbywały się przede wszystkim nocą. Luftwaffe bombardowała nie tylko obiekty wojskowe i centra przemysłowe, ale także miasta otwarte, celem nękania ludności cywilnej.

Broniąc zarówno centrów przemysłowych jak miast, myśliwcy mieli sporo zajęć i to nie tylko w dywizjonach nocnych, ale i dziennych. Te ostatnie latały także w nocy.

307 polski dywizjon nocny w okresie, gdy bronił Liverpoolu, Plymouth i Exeter'u, tj. do 1943 r., wykonał około 1 600 lotów operacyjnych (patrole - nocne). Miał w tym czasie wiele efektownych zestrzeleń.

Warto dla przykładu przytoczyć noc 1 listopada 1941 r., kiedy to w jednym locie załoga podoficerska zestrzeliła dwa samoloty oraz noc 23 na 4 maja 1942 roku, kiedy to dywizjon zestrzelił 4 samoloty. Pilot polscy uzyskali zwycięstwa nad Norwegią, Blakajami i nad Niemcami.

OPERACJA DIEPPE

Operacja ta — to jakby próba generalna inwazji kontynentu. Lotnictwo myśliwskie miało za zadanie obronę własnych wojsk, biorących udział w tej operacji, przed lotnictwem hitlerowskim, które za wszelką cenę starało się tej operacji przeszkodzić. Wśród ogólnej liczby 30 dywizjonów RAF, było 5 dywizjonów polskich (302, 303, 306, 308, 317). Wykonały one 224 zadania, ubezpieczając własne bombowce. Myśliwcy polscy stracili na pewno 15 samolotów wroga z 37 zestrzelonych w tym dniu. Polskie straty wynosiły 2 pilotów.



Grupa pilotów Polskiego Zespołu Myśliwskiego w Afryce. Zespołem dowodził mjr pil. Stanisław Skalski.

POLSKI ZESPÓŁ MYŚLIWSKI

Zespół ten, zwany również „Cyrylem Skalskiego”, sformowano z wybitnych pilotów na propozycję marszałka lotnictwa brytyjskiego sir Sholto Douglasa i wysłano na teren Afryki północnej. Pierwsze loty Polacy rozpoczęli 17 marca 1943 r., a 28 marca odnieśli już pierwsze zwycięstwa, strącając 2 samoloty typu Ju-88.

W okresie walk od 17 marca do 8 maja 1943 r. Polski Zespół Myśliwski zestrzelił na pewno 23 1/2 samolotów, 3 prawdopodobnie i 10 uszkodził. Największy sukces bojowy w tym zespole odniósł kpt. pil. Edmund Horbaczewski, zestrzelując 5 samolotów na pewno i jednego uszkodzając.



Ładowanie bomb do polskiego „Wellingtona”

KIERUNEK NIEMCY

Po zwycięskiej bitwie o Anglię lotnictwo brytyjskie prowadziło nieprzerwaną walkę najpierw — by wywalczyć przewagę w powietrzu, następnie o utrzymanie tej przewagi, wreszcie o całkowite zniszczenie potęgi powietrznej Niemiec i przeniesienie wojny na teren Europy. We wszystkich tych poczynaniach bierze czynny udział lotnictwo polskie.

Nasze lotnictwo myśliwskie od 1941 r. już nie tylko jest użyte do obrony Wysp Brytyjskich, ale od czerwca tego roku uczestniczy w działaniach zaczepnych, szukając nieprzyjaciela nad jego własnym terenem, osłaniając wyprawy bombowe, bądź atakując niemieckie węzły komunikacyjne, składnice materiałów pędnych, wyrzutnie bomb latających itp.

Bombardowanie Niemiec oraz niemieckich obiektów wojskowych w krajach okupowanych trwało bez przerwy. W każdej niemal większej brytyjskiej wyprawie bombowej uczestniczyło lotnictwo polskie.

Polskie dywizjony bombowe zrzucały (23 marca 1941 r.) pierwsze bomby na Berlin; 30 maja tegoż roku w wielkim, pierwszym nalocie 1 000 samolotów na Kolonię brały udział 104 samoloty polskie i to nie tylko samoloty z dywizjonów

bombowych, lecz również kilkanaście załóg, które przechodziły szkolenie. W okresie wojny, startując z baz brytyjskich, nad Essen było około 420 samolotów polskich, nad Bremen, Hamburgiem i Kolonią — około 400. Ostatni większy polski nalot miał miejsce na Berchtesgaden (25 kwietnia 1945 r.).

Polskie lotnictwo bombowe od lipca 1940 r. do 8 maja 1945 r. zrzucało 14 788 ton bomb, w tym 1 502 tony min.

RUCH OPORU W KRAJU

Lotnicy polscy przebywający w kraju wzięli czynny udział w działalności organizacji podziemnych. Przystąpili do tworzenia grup i oddziałów lotniczych. Wola walki, nienawiść do okupanta hitlerowskiego — były potężnym impulsem do pracy konspiracyjnej. Należy wymienić kilka kierunków działania: wywiad lotniczy (zdobywanie informacji o doświadczeniach stacji w Peenemünde i przekazanie jej do Londynu, zdobycie i opracowanie planów broni „V” — grupa inż. Antoniego Kocjana) oraz przekazywanie najcenniejszych części i rysunków do Anglii (przewieziono samolotem, który lądował w kraju, a następnie w nocy z 25 na 26 lipca 1944 r. wystartował do Włoch); przygotowanie lądowisk dla samolotów sojuszników latających z Włoch (akcja „Most”); rozpracowanie lotnisk użytkowanych przez Niemców; przyjmowanie zrzutów.



Zrzut zasobników nad Mokotowem w okresie Powstania Warszawskiego w 1944 r.

Oddzielną kartę stanowiła działalność Batalionu Strzelców Spadochronowych „Parasol”. Wspomnieć trzeba o brawurym ataku na lotnisko Bielany (3 maja 1944 r.), podczas którego zniszczono 3 samoloty hitlerowskie. W podziemnej Warszawie wydawano jedyne w Europie pismo młodzieży lotniczej „Wzlot”. Na polu mokotowskim przeprowadzono zawody modeli latających — fakt niespotykany w innych krajach będących pod okupacją hitlerowską.

Oddziały dywersyjne — wyładowcze zrzucone przy użyciu spadochronów współdziałały z partyzantami Armii Ludowej. Oddziały partyzanckie AL wysadzały transporty kolejowe, składy broni i amunicji, zestrzeliły kilka samolotów wroga oraz zniszczyły wiele maszyn hi-



Konspiracyjne czasopismo młodzieży lotniczej „Wzlot”.

tierowskich na lotniskach. Między innymi w nocy z dnia 10 na 11 marca 1944 r. oddział batalionu AL im. Bema wykonał niemiecki pociąg ze sprzętem lotniczym w powiecie Radomsko, na linii Kozłki — Częstochowa. 3 Brygada AL im. Bema stoczyła w rejonie wsi Ewina (pow. Radomsko) bój z jednostkami hitlerowskimi w sile 6 tysięcy żołnierzy wpartych lotnictwem, czołgami i samochodami pancernymi. Walka ta miała miejsce w nocy z dnia 13 na 13 września 1944 r.



Czterosilnikowy samolot bombowy przed startem na Niemcy.

GRIGORIEWSKOJE



Poczet sztabowy i Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” na lotnisku Grigoriewskoj.

Dzień 23 lipca 1943 roku jest datą znaną w historii ludowego Lotnictwa Polskiego. Tego dnia na lotnisko Grigoriewskoj przybyły samochody ciężarowe zapelnione młodymi ludźmi. Byli to żołnierze z oddziałów 1 Dywizji Piechoty im. T. Kościuszkę, którzy mieli stanowić personel pierwszej polskiej eskadry lotniczej.

Dnia 20 stycznia 1943 r. z eskadry tej powstał 1 Pułk Myśliwski, który otrzymał nazwę „Warszawa”. 1 kwietnia 1944 r. przystąpiono do formowania 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”. Mówiąc o tworzeniu wspomnianych jednostek, trzeba pamiętać, że żołnierze tych pułków w większości szkoleni byli od podstaw.

W przeciwieństwie do oddziałów polskich w Anglii, dokąd przybywali lotnicy w większości już wyszkoleni, a nawet mający doświadczenia bojowe — w Związku Radzieckim nasi lotnicy musieli przejść cały proces szkolenia lotniczego, gdyż do tej pory nigdy nie latali. To, że jednostki już w sierpniu 1944 r. rozpoczęły walkę z wrogiem, należy zawdzięczać instruktorom radzieckim, którzy z poświęceniem szkolili pilotów polskich, a następnie dzielili się z nimi swoim doświadczeniem bojowym.

INWAZJA

Tak zwany „Dzień D” rozpoczął inwazję kontynentu (6 czerwca 1944 r.). Zadania lotnictwa bombowego polegały na paraliżowaniu węzłów komunikacyjnych i bombardowaniu niemieckich transportów. Lotnictwo myśliwskie osłaniało



Całe lotnictwo polskie uczestniczyło w inwazji 6 czerwca 1944 r. 369 dywizjon w locie bojowym.

własną flotą i własne bombowce, starając się nie dopuścić samolotów nieprzyjacielskich, które miały zadanie przeszkodzić inwazji. Tego dnia lotnictwo polskie w całości uczestniczyło w inwazji. Wykonało ono 255 lotów bojowych, a 1 czerwca 376 lotów bojowych. Dywizjony 306 i 315 zestrzeliły na pewno 18 samolotów hitlerowskich.

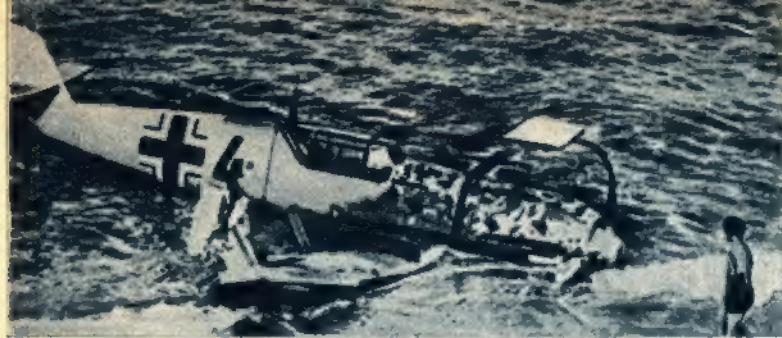
SPADOCHRONIARZE

Polską Samodzielną Brygadę Spadochronową sformowano w Anglii z 4 Kadrowej Brygady Strzelców. Wzięła ona udział w desancie pod Arnhem (Holandia), we wrześniu 1944 roku. Straciła wówczas wielu spadochroniarzy. Organizatorem i pierwszym dowódcą brygady był gen. Stanisław Sosabowski. W kwietniu 1945 roku stan brygady wynosił około 4 150 oficerów i szeregowych.

Zadaniem Polskiego Samodzielnego Batalionu Specjalnego, utworzonego w Związku Radzieckim, było szkolenie żołnierzy do walki na tyłach wroga. Żołnierze zrzucający w małych grupach przy użyciu spadochronu spełniali zadania dywersyjno-wywiadowcze. Oddziały batalionu operowały nie tylko na terenie okupowanej Polski ale również na obszarze Niemiec hitlerowskich. Między innymi działały grupy: ppor. Jana Miękiego, por. Tadeusza Dąbrowskiego, mjr Józefa Sobieskiego, ppor. Kazimierza Cieliszaka.

Pod Arnhem.





Polscy piloci myśliwscy zestrzelili na pewno II wojnie światowej 999 samolotów hitlerowskich.

WYKAZ INDYWIDUALNYCH ZWYCIĘSTW PILOTÓW MYŚLIWSKICH (1.09.1939 • 6.05.1945)

mjr Stanisław Skalski	22	por. Eugeniusz Szapocznikow	8 1/2
ppik Witold Urbanowicz	19	ppor. Adolf Pietrasik	8
ppor. Józef Frantisek	17	kpt. Witold Łokuciewski	8
kpt. Eugeniusz Horbaczewski	16 1/2	kpt. Henryk Pietrzak	7 1/2
kpt. Bolesław Gładych	14	por. Józef Jeka	7 1/2
mjr Jan Zumbach	12 1/2	kpt. Bolesław Drobniński	7
mjr Marian Pisarek	12	ppor. Marian Bełt	7
ppik Aleksander Gabszewicz	9 1/2	sierż. Stanisław Karubin	7
mjr Henryk Szczepny	9 1/2	kpt. Karol Pniak	8 1/2
ppor. Michał Maciejowski	9 1/2	mjr Wacław Łapkowski	8
por. Mirosław Ferić	9 1/2	mjr Stefan Janus	8
st. sierż. Aleksander Chudek	9		
mjr Jan Falkowski	9		
kpt. Antoni Głowacki	8 1/2		
por. Stanisław Brzeski	8 1/2		
kpt. Zdzisław Henneberg	8 1/2		
mjr Wacław Król	8 1/2		

Uwaga: W zestawieniu uwzględniono jedynie samoloty zaliczone jako zestrzelone na pewno, przy czym nie podano ulamków mniejszych od połowy samolotu. Stopnie wojskowe pilotów na dzień 6 maja 1945 r.



Po lewej — mjr. pil. Stanisław Skalski, po prawej — ppik pil. Witold Urbanowicz.

BALONY

Polska Eskadra Balonowa w Anglii składała się z 6 oficerów i 148 podoficerów i szeregowych. Początkowo w grupie balonowej broniącej miasta oraz portu Glasgow eskadra polska zajęła 12 posterunków balonowych. Z kolei bronila miasta i bazę Rosyth, a od lipca 1944 Londyn przed latającymi bombami. Znajmowała wtedy 23 stanowiska balonowe. Eskadra użytkowała balony angielskie i amerykańskie.

ZRZUTY



Zrzutów dokonywano na terenie całej okupowanej Europy

301 dywizjon, który odbywał loty nad Polskę z Anglii, po przeniesieniu do Włoch wykonał na korzyść Powstania Warszawskiego 97 zadań (około 800 godzin). Były to loty nad terenem silnie bronionym, długie, niebezpieczne i uciążliwe oraz w bardzo trudnych warunkach pogodowych. Sytuację pogarszał fakt, że trasę należało przebyć dwukrotnie, nie mając możliwości lądowania. Ogółem lotnictwo polskie w Anglii zrzucało materiałów: w Polsce 292 tony, w innych krajach 1284 tony. Łącznie 1578 ton.

Samoloty ludowego Lotnictwa Polskiego oraz samoloty radzieckie zrzucały w okresie Powstania Warszawskiego ponad 139 ton produktów żywnościowych, 146 moździerzy, 505 rusznic przeciwpancernych, 1189 karabinów, 1478 pistoletów maszynowych, działko 45 mm, setki tysięcy sztuk pocisków i granatów oraz około 300 kg medykamentów.

OBRONA LONDYNU



Polscy piloci myśliwscy stracili 190 latających bomb V-1.

Zadania lotnicze polegały na zestrzeliwaniu bomb latających, zanim te doleciały do Londynu (od 16 czerwca 1944 r. do 25 marca 1945 r.). W obronie tej uczestniczyło Polskie Skrzydło Myśliwskie 133, dywizjony 306, 315 i 317 (latające na samolotach typu „Mustang”). Łącznie Polacy zestrzelili 190 bomb latających.

Pierwszym Polakiem, który zestrzelił latającą bombę V-1 (16 czerwca 1944 r.), był sierż. pil. S. Domański.

WARKA

Dnia 23 sierpnia 1944 r. ludowe Lotnictwo Polskie przeszło swój chrzest bojowy. Tego bowiem dnia samoloty i Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” i maskiny 3 pułku Lotnictwa Szturmowego atakowały skutecznie zgrupowanie czołgów hitlerowskich w rejonie Warki. Dla upamiętnienia tego historycznego wydarzenia dzień 23 sierpnia obchodzony jest od 1950 r. jako święto Lotnictwa Polskiego.

Według stanu pod koniec wojny, w ludowym Lotnictwie Polskim było ponad 15 tysięcy żołnierzy. Dysponowano 12 pułkami bojowymi i 5 pułkami pomocniczymi (sanitarnym, transportowym, korygująco-rozpoznawczym, zapasowym i łącznikowym). Polacy latali również w jednostkach radzieckich.

W lotnictwie polskim na Zachodzie służyło, według stanu z roku 1944, około 14 tysięcy żołnierzy. Poza 15 dywizjonami bojowymi istniały jednostki pomocnicze (np. dywizjon budowy lotnisk). W 30 angielskich dywizjonach latało około 280 pilotów polskich. W lotnictwie transportowym 4 Polki wylatywały łącznie 2 500 godzin, przeprowadzając 1 500 samolotów różnych typów. Ogółem w lotnictwie transportowym latało 390 lotników polskich. Dostarczyli oni 12 084 samoloty różnych typów, przebiegli 35 tysięcy pasażerów i 1 500 ton ładunku.

GANDAWA

Lotnisko w Gandawie, gdzie stacjonowało polskie 131 Skrzydło Myśliwskie, zostało zaatakowane przez kilkadziesiąt samolotów niemieckich. Dywizjony 308 i 317, wracając z lotu bojowego, przechwyciły Niemców atakujących i w walce z nimi odniosły zwycięstwo, zestrzelując na pewno 18 samolotów. Straty własne wyniosły w tym dniu 2 pilotów i 3 mechaników zabitych na ziemi.

Próba niemieckiego ataku nie opłaciła się. Podobnie jak w Gandawie, również i na innych lotniskach Niemcy ponieśli duże straty w sprzęcie i ludziach.

OFENSYWA STYCZNIOWA



Pułk lotnictwa szturmowego na lotnisku polowym.

Wielka ofensywa styczniowa w 1945 r., która przyniosła wolność całoci ziem polskich, przeprowadzona została przy czynnym współudziale ludowego Lotnictwa Polskiego.

W walkach o wyzwolenie Warszawy jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego wykonały 2 937 lotów bojowych. Zniszczono 332 działa, 267 samochodów, 18 wagonów i parowozów, zabito około 2 500 hitlerowców.

Dnia 10 stycznia 1945 r. 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” ostatni defiladą w wyzwolonej Warszawie. Eskadry 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego — w składzie 27 samolotów — przeleciały nad trybuną honorową znajdującą się przed Dworcem Głównym.

NAD POMORZEM

Podczas kampanii pomorskiej polska dywizja lotnicza nieustannie wspierała jednostki 1 Armii Wojska Polskiego. Eskadry lotnicze atakowały duże zgrupowania wroga okrążonego w rejonie Pili. W lotach tych wyróżnili się piloci pułku szturmowego. Polskie samoloty uczestniczyły w przełamaniu Wału Pomorskiego. Z kolei walczyły w rejonie Kołobrzegu, prowadziły rozpoznanie umocnień wroga, atakowały transporty hitlerowskie na Bałtyku. Wykryto i zniszczono wyrzutnie V-2.



Samoloty II-2 atakują pozycje obronne wojsk hitlerowskich na Pomorzu.

W dniu zakończenia II Wojny Światowej lotnictwo polskie dysponowało na froncie wschodnim 12 pułkami bojowymi, natomiast na froncie zachodnim 15 dywizjonami bojowymi.

Front Wschodni

- 1 Dywizja Lotnicza
- 3 Pułk Lotnictwa Bombowego
- 4 Pułk Lotnictwa Bombowego
- 5 Pułk Lotnictwa Bombowego
- 2 Dywizja Lotnicza
- 6 Pułk Lotnictwa Szturmowego
- 7 Pułk Lotnictwa Szturmowego
- 8 Pułk Lotnictwa Szturmowego
- 3 Dywizja Lotnictwa Myśliwskiego
- 9 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego
- 10 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego
- 11 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego
- 4 Pomorska Mieszana Dywizja Lotnicza
- 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”
- 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kra-ków”
- 3 Pułk Lotnictwa Szturmowego

Front Zachodni

- 308 Dywizjon Bombowy Ziemi Mazowieckiej
- 301 Dywizjon Bombowy Ziemi Pomorskiej
- 302 Dywizjon Myśliwski Poznański
- 303 Dywizjon Myśliwski Warszawski
- 304 Dywizjon Bombowy Ziemi Śląskiej
- 305 Dywizjon Bombowy Ziemi Wielkopolskiej
- 306 Dywizjon Myśliwski Toruński
- 307 Nocny Dywizjon Myśliwski Lwowski
- 308 Dywizjon Myśliwski Krakowski
- 309 Dywizjon Myśliwski-Rozpoznawczy
- 315 Dywizjon Myśliwski Dąbrowski
- 316 Dywizjon Myśliwski Warszawski
- 317 Dywizjon Myśliwski Wileński
- 318 Dywizjon Myśliwski-Rozpoznawczy Gdański
- 683 Dywizjon Współpracy z Artylerią

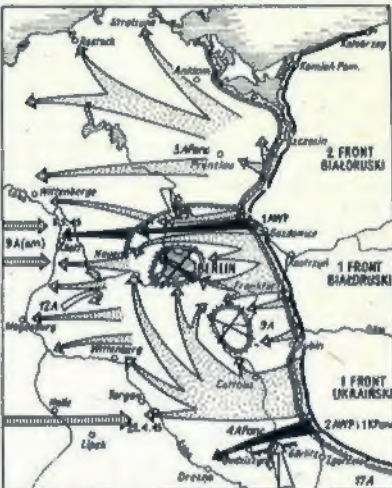
Eskadry polskich „Jaków” w locie bojowym w rejonie Baltyku.

W okresie dwóch miesięcy 4 Mieszana Dywizja Lotnicza przeprowadziła 850 lotów bojowych. Zniszczono 323 samochody, 34 działa artyleryjskie, 21 parowozów, 193 wagony, 9 cystern z paliwem, kilkanaście czołgów, 1 samolot oraz zatopiono 5 jednostek morskich.

PRZECIWKO ODRZUTOWCOM

W czasie ubezpieczania wyprawy bombowej (9 kwietnia 1945 r.) w rejonie Hamburga piloci polskich dywizjonów myśliwskich 309 i 306 zestrzelili bez własnych strat 4 samoloty odrzutowe typu Me-262 (trzy odrzutowce stracili piloci 309 dywizjonu, a jednego pilot 306 dywizjonu).

OPERACJA „BERLIN”



Szkic poglądowy bitwy o Berlin, tocznej przez ludowe Wojsko Polskie (16.4 — 5.5.1945 r.).

Podczas operacji berlińskiej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego wykonały 2 283 loty bojowe. Zniszczono 126 dział, 40 moździerzy, 505 samochodów, 20 czołgów, 13 samolotów, 75 parowozów i wagonów kolejowych, 7 składów, 80 wozów oraz zabito 2 840 faszystów.

W okresie operacji berlińskiej wiele zadań wykonywały polskie jednostki lotnicze pomocnicze: 13 pułk Lotnictwa Sanitarnego, który ewakuował z pola bitwy setki rannych żołnierzy, 17 pułk lotnictwa łącznikowego, który zapewniał łączność i dowodzenie w walce, 13 pułk lotnictwa transportowego, który dostarczał amunicję, żywność i inne środki potrzebne żołnierzom frontowemu, a także eskadry łącznikowe.

Nad Łabą i Hawelą spotkali się w powietrzu lotnicy polscy, zwycięsko walczący z hitlerowską Luftwaffe na froncie wschodnim i zachodnim.



Piloci 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” ppor. Edward Chromy i ppor. Stefan Łazar.

Lotnicy polscy swą odwagą, męstwem i poświęceniem zdobyli sobie powszechne uznanie sojuszników. Za zasługi bojowe i ofiarność otrzymali oni wiele wysokich odznaczeń bojowych polskich i zagranicznych.

Polska Ludowa wysoko oceniła ofiarność, waleczność i bohaterstwo żołnierzy naszego lotnictwa. Najbardziej zasłużoną 4 Mieszana Dywizję Lotniczą wyróżniono Krzyżem Grunwaldu II klasy. Sztandary pułków lotniczych udekorowano Orderami Virtuti Militari V klasy. Za męstwo i waleczność, wykazane w czasie działań bojowych, 510 oficerów, podoficerów i szeregowych otrzymało 663 odznaczenia polskie i radzieckie.

Lotnicy Polskich Sił Powietrznych w okresie 1940–1945 otrzymali 7 Orderów Virtuti Militari IV klasy, 1135 Orderów Virtuti Militari V klasy, 3122 Krzyże Walecznych po raz pierwszy, 2174 Krzyże Walecznych po raz drugi, 1432 Krzyże Walecznych po raz trzeci, 425 Krzyże Walecznych po raz czwarty oraz wiele innych.



Zakończenie wojny w 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej.

Ludowe Lotnictwo Polskie wykonało 13 624 loty na korzyść walczących wojsk na froncie o łącznym czasie 13 978 godzin. Spośród wszystkich wykonanych lotów 5987 przypada na jednostki bojowe. Pozostałe loty wykonały pułki lotnictwa pomocniczego.



Polskie samoloty nad Berlinem.

SAMOLOTY NA KTÓRYCH LATALI POLACY W OKRESIE II WOJNY ŚWIATOWEJ

myśliwskie • P-7, P-11, Morane MS-406, Caudron C-714, Bloch-152, Dewoitine D-520, Curtiss-75, Hurricane, Spitfire, Mustang, Defiant, Jak-1, Jak-9.

myśliwsko-bombowe • Mosquito, Beaufighter.

bombowe • PZL-23, PZL-37, Battle, Mitchell, Wellington, Liberator, Lancaster, Halifax, Po-2, Pe-2.

rozpoznawczo-
obserwacyjne • PZL-23, RWD-14, R-XIII, Lysander.

Wyniki działań lotnictwa polskiego w II Wojnie Światowej zostały okupione znacznymi stratami. Łącznie w kampanii wrześniowej, w walkach w obronie Francji i Wielkiej Brytanii oraz w

działaniach na szlaku bitewnym od Warki do Łaby, straciliśmy ponad 2 500 lotników.

Prochy lotników rozsiała wojna po całej Europie, a nawet w Afryce i Azji. Wielu lotników zginęło nad Bałtykiem, nad Kanałem La Manche i Atlantykiem.

W Anglii, w Northolt, wystawiono lotnictwu polskiemu pomnik z angielskim napisem: „W dowód pamięci poległym lotnikom polskim”. Wryty na nim również zdanie tej treści: „Stoczyłem dobrą walkę, zakończyłem zadanie, wleźłem”. Obok wszystkich odznak i numerów dywizjonów podano nazwy miast, gdzie stacjonowały oraz kraje, nad którymi stoczyły walki.

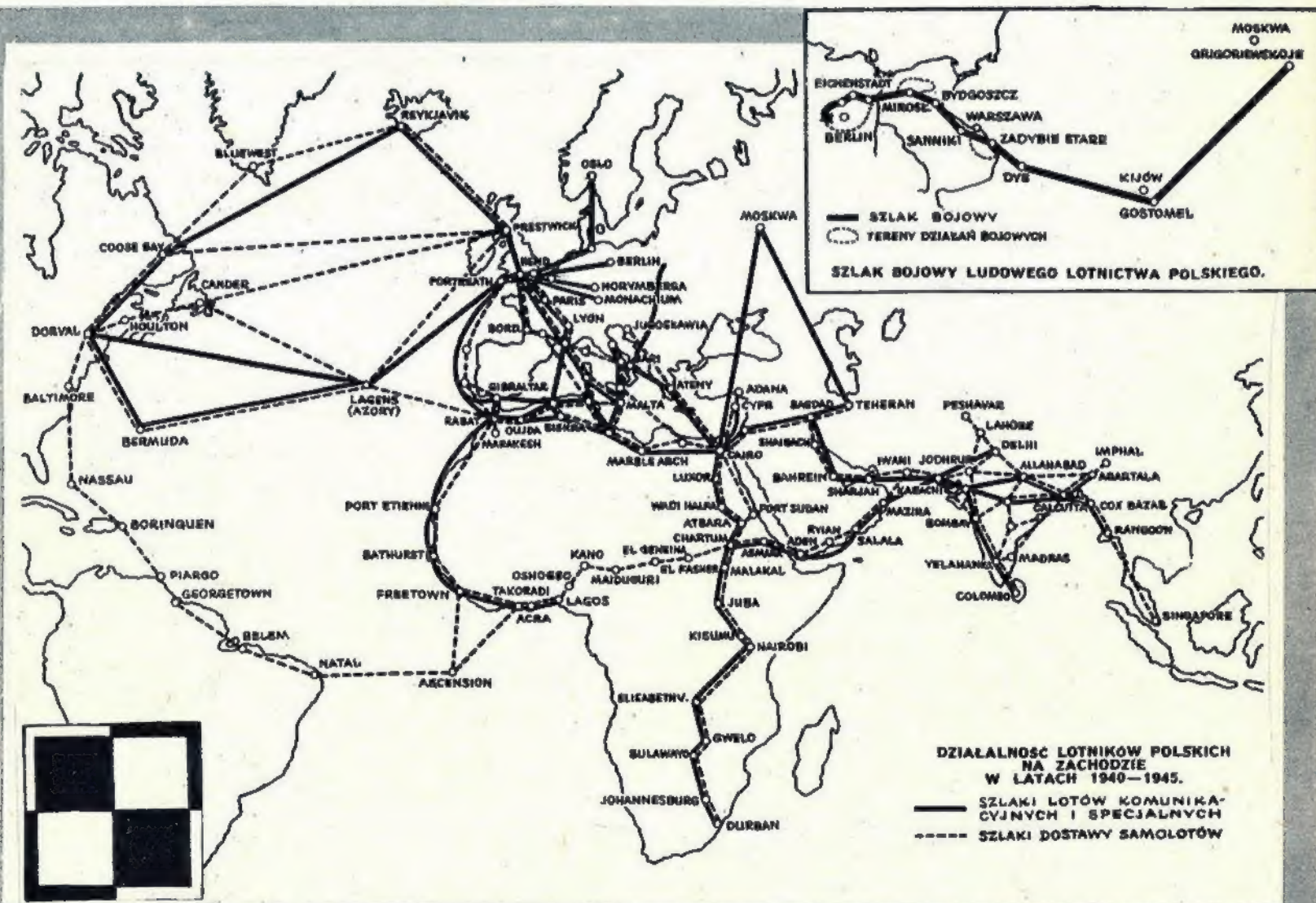


Pomnik w Northolt.



Mechanicy polscy dokonują przeglądu technicznego samolotów typu Jak-9.

Ogółem polskie jednostki lotnicze, walczące przeciwko Niemcom hitlerowskim na wszystkich frontach II Wojny Światowej, wykonały około 119 tysięcy lotów bojowych, zestrzeliły na pewno 889 samolotów wroga. Łącznie z maszynami straconymi prawdopodobnie i uszkodzonymi polscy piloci stracili 1503 samoloty. Lotnictwo bombowe zrzuciło ponad 15 tysięcy ton bomb. Ponadto polscy piloci zniszczyli 180 bomb latających V-1 oraz znaczną ilość sprzętu bojowego: okrętów, czołgów, dział artyleryjskich, moździerzy, samochodów i wiele innych środków transportu kolejowego i morskiego.



WYDANIE SPECJALNE tyg. „Skrzydła Polska” (nr 13 z dnia 10 maja 1970 roku) z okazji 25-lecia zwycięstwa nad faszyzmem. MAJ 1970 R. Wkładkę opracował TADEUSZ MALINOWSKI.